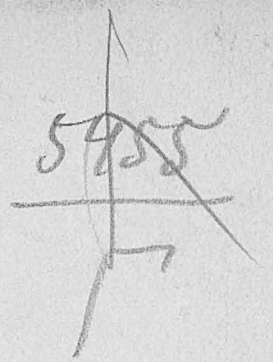
S 125/159

3188

mg f.

S 125/159



Hn
123

S 125/159

3649 ф5

Министерство Финансовъ.

ВЫСОЧАЙШЕ учрежденное Особое Совѣщаніе для составленія проекта уложенія о торговомъ мореплаваніи.

НОРВЕЖСКІЙ ЗАКОНЪ О МОРЕПЛАВАНІИ

(Norsk Lov om Sjöfarten).

20 Іюля 1893 г.

Подъ редакціей Члена Совѣщанія

В. С. Садовскаго.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія В. Киршбаума, Дворцовая площ., д. М-ва Финансовъ.
1902.

Всесоюзная
БИБЛИОТЕКА
имени
В. И. ЛЕНИНА
17114-44

Содержаніе.

СТРАН.

Норвежскій законъ о мореплаваніи 20 іюня 1893 г.

1-я глава. О суднѣ 1
2-я „ О судохозяевахъ 2
3-я „ О капитанѣ 8
4-я „ О судовой командѣ 22
5-я „ О фрахтованіи судна 37
6-я „ О бодмереѣ 56
7-я „ Объ аваріи 60
8-я „ Объ убыткѣ отъ столкновеній 72
9-я „ О наградѣ за спасаніе 73
10-я „ О морскомъ страхованіи 75
1-е отдѣленіе. Общія положенія 75
2-е „ Объ обязанностяхъ страхователя 78
3-е „ Объ обязанностяхъ страховщика 79
4-е „ Объ убыткѣ и погашеніи его 82
5-е „ О возвратѣ преміи 84
11-я „ О морскомъ закладномъ правѣ и о давности по морскимъ требованіямъ 85
12-я „ Правила о взысканіяхъ 90
13-я „ О судебномъ производствѣ 97
14-я „ О вступленіи закона въ дѣйствіе (выпущено).

Норвежскій законъ о крушеніи судовъ 106

Дополненіе.

Сравненіе норвежскаго закона о мореплаваніи 20 Іюля 1893 г. съ шведскимъ 12 Іюня 1891 г. и датскимъ 1 Апрѣля 1892 г. . . . 111

Отъ Редакціи.

Норвежскій законъ о мореплаваніи, утвержденный 20 Іюля 1893 года и введенный въ дѣйствіе 1 Іюля 1894 года, закончилъ собою рядъ законоположеній по части торговаго морепливанія, появившихся въ началѣ послѣдняго десятилѣтія въ сосѣднихъ намъ скандинавскихъ государствахъ—Швеціи, Даніи и Норвегіи.

Между законоположеніями шведскимъ, датскимъ и норвежскимъ есть много сходства, иногда же они совершенно тождественны, что и не удивительно, въ виду близости означенныхъ государствъ, родственности населяющихъ ихъ народовъ и постоянныхъ взаимныхъ сношеній; тѣмъ не менѣе, норвежскій законъ, какъ явившійся позднѣе, разработанъ тщательнѣе и полнѣе, въ виду чего и ВЫСОЧАЙШЕ учрежденное Совѣщаніе, признавъ необходимымъ, для болѣе успѣшнаго выполненія возложенной на него задачи, ознакомиться съ главнѣйшими иностранными законодательствами по части торговаго мореплаванія, остановилось, при выборѣ подлежащихъ переводу скандинавскихъ узаконеній, именно на норвежскомъ законѣ.

Но, отдавая предпочтеніе норвежскому закону, редакція перевода сочла нужнымъ оттѣнить особенности шведскаго и датскаго законовъ, такъ какъ эти особенности не рѣдко заслуживаютъ полнаго вниманія. Сопоставленіе норвежскаго закона со шведскимъ и датскимъ сдѣлано въ „дополненіи“ и ссылки на эти два послѣдніе закона пріурочены къ соотвѣтствующимъ мѣстамъ перваго посредствомъ звѣздочекъ. Благодаря этому сопоставленію, представляется возможность ознакомиться со взглядомъ на наиболѣе существенные вопросы морского права не одного, а трехъ новѣйшихъ законодательствъ.

Въ заключеніе слѣдуетъ указать на то обстоятельство, что при передачѣ по-русски текста норвежскаго закона, оказалось необходимымъ, въ виду трудности соединенія въ одномъ лицѣ знанія норвежскаго языка съ спеціальными юридическими познаніями, выполнить эту работу по нѣмецкому переводу этого закона, соображаясь въ потребныхъ случаяхъ съ англійскимъ и французскимъ его переводами. Съ цѣлью дать возможность самому читателю провѣрить точность перевода въ болѣе существенныхъ случаяхъ приведены подлинные термины и выраженія.

Норвежскій законъ о мореплаваніи

(Norsk Lov om Sjöfarten)

20 Іюля 1893 года.

ПЕРВАЯ ГЛАВА.

О суднѣ.

(Om Skibe).

§ 1. Судно норвежское, если оно составляетъ исключительную собственность норвежско-подданныхъ; судно, составляющее общую собственность норвежско и шведско-подданныхъ, норвежское, если хозяинъ-распорядитель норвежско-подданный и имѣетъ постоянное жительство въ Норвегіи.

Судно, принадлежащее акціонерному товариществу, норвежское, если главная осѣдлость его (Selskabets Hovedkontor) и мѣсто нахожденія правленія (Bestyrelsens Saede) находятся въ королевствѣ и правленіе состоитъ изъ акціонеровъ норвежско-подданныхъ.

§ 2. Норвежскимъ судамъ съ ограниченіями и согласно подробнымъ правиламъ, которыя будутъ установлены особымъ закономъ, ведется публичный реестръ (offentligt Register), который долженъ содержать въ себѣ все, что необходимо для установленія тождества судна на ряду съ точнымъ означеніемъ принадлежности его собственнику или обществу судохозяевъ (Eiendoms og Rederiforhold).

§ 3. Судно, внесенное въ судовый реестръ (Skibsregistret), считается приписаннымъ къ тому порту королевства, который для того будетъ избранъ судохозяиномъ. Мѣстомъ приписки невнесеннаго въ реестръ

судна считается портъ, гдѣ живетъ судохозяинъ, или ближайшій къ его мѣсту жительства портъ; если судохозяевъ нѣсколько, то мѣстомъ приписки судна считается мѣсто жительства хозяина-распорядителя (bestyrende Reder); если судохозяинъ живетъ внѣ королевства, то мѣсто приписки судна—Христіанія.

§ 4. Объ обязанности норвежскаго судна снабдиться свидѣтельствомъ о національности (Notionalitetsbevis), мѣрительнымъ свидѣтельствомъ (Maalebrev), судовою ролью (Bemandingsliste) или спискомъ вооруженія (Mandskabsfortegnelse), а равно, если таковой полагается, королевскимъ морскимъ паспортомъ (Sjöpas) постановляется особо.

§ 5. Каждое норвежское судно, подлежащее регистраціи или отправляющееся въ заграничное плаваніе, должно носить свое названіе на каждой сторонѣ и свое названіе и названіе порта приписки на кормѣ (Agterspeilet); то и другое должно быть изображено отчетливыми, высотою не менѣе 15 сант., буквами.

§ 6. Судно не способно къ исправленію (uistandsaetteligt) въ смыслѣ настоящаго закона не только тогда, когда оффиціальнымъ осмотромъ установлено, что его исправленіе вообще невозможно, или невозможно въ мѣстѣ его нахожденія, или въ томъ мѣстѣ, куда оно можетъ быть доставлено, но и тогда, когда оно въ томъ-же порядкѣ признано не стоющимъ исправленія.

ВТОРАЯ ГЛАВА.

О судохозяевахъ

(Om Rederi).

§ 7. Судохозяинъ, если въ настоящемъ законѣ не постановлено иного, отвѣчаетъ лично, т. е. всѣмъ своимъ имуществомъ, по обязательствамъ, которыя совершены имъ самимъ или для него кѣмъ либо другимъ.

По требованіямъ, возникшимъ вслѣдствіе неисполненія капитаномъ судна такого договора, который совершенъ самимъ судохозяиномъ или на основаніи выданной имъ довѣренности другимъ лицомъ, но исполненіе котораго принадлежитъ къ числу служебныхъ обязанностей капи-

тана, а также изъ обязательствъ, въ которыя вошелъ капитанъ по своему служебному положенію, а не на основаніи особо выданной ему судохозяиномъ довѣренности, этотъ послѣдній отвѣчаетъ только судовымъ имуществомъ, т. е. судномъ и фрахтомъ; однако, по требованіямъ судовой команды, возникшимъ изъ договоровъ о жалованьи и службѣ, судохозяинъ всегда отвѣчаетъ лично. Въ случаѣ несостоятельности судохозяина требованія судовой команды пользуются такимъ же преимущественнымъ правомъ, какое принадлежитъ требованіямъ прислуги *.

§ 8. За убытки, причиненные кому либо капитаномъ или кѣмъ либо изъ судовой команды по умыслу (Svig), упущенію (Forsömmelse) или небрежности (Uaktsomhed), судохозяинъ отвѣчаетъ судномъ и фрахтомъ. Такую же отвѣтственность судохозяинъ несетъ за убытки, причиненные по умыслу, упущенію или небрежности такимъ лицомъ, которое, не принадлежа къ составу судовой команды *, исполняетъ работы по службѣ на суднѣ.

За все, что по сему случаю судохозяинъ обязанъ уплатить, онъ можетъ потребовать возмѣщенія отъ того, кто причинилъ убытки.

§ 9. Если судно принадлежитъ нѣсколькимъ судохозяевамъ, то каждый изъ нихъ отвѣчаетъ по требованіямъ, въ отношеніи которыхъ установлена личная отвѣтственность судохозяевъ, только соразмѣрно своей долѣ въ суднѣ.

§ 10. Если судно принадлежитъ нѣсколькимъ судохозяевамъ, то ими избирается хозяинъ-распорядитель (bestyrende Reder), который * долженъ быть норвежско-подданнымъ и долженъ имѣть постоянное мѣсто жительства въ Норвегіи **.

Хозяинъ-распорядитель по дѣламъ, касающимся общества судохозяевъ, можетъ являться представителемъ его на судѣ. Если хозяинъ-распорядитель не избранъ, то по дѣламъ общества каждый изъ его участниковъ можетъ быть привлеченъ къ отвѣту ***.

§ 11. Въ отношеніи третьихъ лицъ хозяинъ-распорядитель, въ силу своего званія, считается уполномоченнымъ на всякаго рода сдѣлки (Retshandler), которыя обыкновенно входятъ въ кругъ операцій мореходнаго предпріятія. Онъ, слѣдовательно, уполномоченъ назначать и увольнять капитана судна, давать ему инструкціи (Forskrifter), а равно

*

принимать поступающія за счетъ общества деньги. Онъ уполномоченъ по дѣламъ общества предъявлять иски и вообще заступать его мѣсто предъ судомъ. Напротивъ, онъ не въ правѣ безъ особаго уполномочія отъ имени общества сдѣлать заемъ, или продать, заложить или застраховать судно.

Если судохозяева посредствомъ особаго соглашенія ограничили обычный кругъ полномочія хозяина-распорядителя, то ограниченіе это не имѣетъ силы въ отношеніи третьяго лица, добросовѣстно вступившаго съ хозяиномъ-распорядителемъ въ соглашеніе.

§ 12. Если дѣло общества судохозяевъ должно быть разрѣшено голосованіемъ участниковъ, то рѣшеніемъ почитается то, что принято всѣми или тѣми участниками, которымъ принадлежитъ болѣе половины судна. Та половина голосовъ получаетъ перевѣсъ, къ которой присоединится хозяинъ-распорядитель, хотя бы онъ не имѣлъ доли въ суднѣ. Для избранія хозяина-распорядителя достаточно половины голосовъ; если голоса раздѣлятся на двѣ равныя половины, то выборъ рѣшается жребіемъ.

Рѣшенія, противорѣчащія содержанію договора судохозяевъ или чуждыя цѣли ихъ предпріятія, ничтожны, если они не приняты всѣми участниками единогласно *.

§ 13. Отношенія между хозяиномъ-распорядителемъ и остальными участниками по предмету его полномочія управлять предпріятіемъ опредѣляются общими правилами о довѣренности *. Когда обстоятельства не препятствуютъ, онъ созываетъ товарищей для совѣщанія или собираетъ ихъ мнѣнія другимъ способомъ, если подлежитъ разрѣшенію важное обстоятельство, въ особенности если дѣло идетъ о снаряженіи судна въ продолжительное и разнородное плаваніе, о назначеніи или увольненіи капитана, о значительномъ исправленіи судна.

§ 14. Хозяинъ-распорядитель во всякое время можетъ быть отставленъ постановленіемъ участниковъ общества, которымъ принадлежитъ болѣе половины судна. Если самому хозяину-распорядителю принадлежитъ половина судна или больше, то судъ можетъ, по требованію кого либо изъ участниковъ, его отстранить при наличности важной причины и назначить временнаго хозяина-распорядителя.

§ 15. Хозяинъ-распорядитель обязанъ вести особую книгу по своему управленію дѣлами общества судохозяевъ и вносить въ нее свои объясненія по этому предмету. Онъ обязанъ, если судохозяева ничего иного не постановили, представить имъ отчетъ за каждый календарный годъ не позже одного мѣсяца по истеченіи его.

§ 16. Хозяинъ-распорядитель обязанъ, по изготовленіи отчета, доставить таковой каждому участнику общества *. Каждый участникъ для провѣрки правильности отчета имѣетъ доступъ къ отчетнымъ книгамъ и ихъ приложеніямъ, въ особенности къ отчетамъ капитана **.

Возраженія противъ отчета хозяина-распорядителя должны быть заявлены посредствомъ иска, если они не основаны на обвиненіи въ невѣрности разсчета или зломъ умыслѣ, въ теченіе одного года по изготовленіи и доставленіи отчета ***.

§ 17. Каждый судохозяинъ, соразмѣрно своей долѣ въ суднѣ, участвуетъ въ покрытіи издержекъ, требуемыхъ операціями предпріятія. Если участникъ промедлитъ исполнить требованіе объ уплатѣ причитающагося съ него взноса и взносъ этотъ будетъ покрытъ хозяиномъ-распорядителемъ или однимъ изъ остальныхъ участниковъ заимообразно, то онъ обязанъ возмѣстить внесенную за него сумму, 8% годовыхъ на эту сумму, а равно и страховую премію, если заплатившій за другого для своего обезпеченія прибѣгнулъ къ страхованію. Вѣритель въ обезпеченіе своего требованія пользуется залоговымъ правомъ на принадлежащую промедлившему участнику долю въ суднѣ и на причитающуюся ему долю прибыли *. Право это пользуется старшинствомъ предъ договорнымъ закладнымъ правомъ на долю, предъ перечисленными въ 11-й главѣ морскими закладными правами и предъ договорнымъ закладнымъ правомъ на все судно, но уступаетъ имъ въ старшинствѣ, если въ теченіе года со времени учиненія взноса требованіе не будетъ предъявлено къ исполненію.

§ 18. Если послѣ окончанія рейса будетъ рѣшено предпринять новый рейсъ или исправленіе судна и для исполненія рѣшенія потребуется добавочный взносъ, то каждый изъ участниковъ, не согласившійся на новый рейсъ или исправленіе судна, можетъ освободиться отъ упадающей на него части добавочнаго взноса, отказавшись безъ вознагражденія отъ своей доли въ суднѣ, если * доля эта не служитъ обезпече-

ніемъ какого либо требованія. Если онъ пожелаетъ воспользоваться этимъ правомъ, то долженъ заявить о томъ хозяину-распорядителю письменно и столь благовременно, чтобы тотъ былъ поставленъ въ извѣстность о его желаніи въ теченіе восьми дней ** послѣ того, какъ состоялось постановленіе, или, если означенный участникъ былъ въ отсутствіи, въ теченіе восьми дней *** со дня сообщенія ему о томъ постановленіи. Освободившаяся доля въ суднѣ распредѣляется между остальными участниками соразмѣрно ихъ прежнему участію въ суднѣ.

Если на освободившейся долѣ числится остающееся въ силѣ страхованіе, то остальные участники совокупно отвѣчаютъ за уплату премін за остающееся время.

§ 19. Прибыль и убытокъ по дѣламъ предпріятія распредѣляются между участниками соразмѣрно долѣ каждаго изъ нихъ въ суднѣ.

Если случайные остатки отъ предпріятія не израсходованы, то они распредѣляются между участниками.

§ 20. Общество судохозяевъ не прекращается вслѣдствіе перехода доли въ суднѣ къ новому владѣльцу, смерти, учрежденія опеки или конкурса надъ однимъ изъ участниковъ.

Если *, вслѣдствіе отчужденія доли, судно утратитъ право поднятія норвежскаго флага, то для дѣйствительности отчужденія необходимо согласіе всѣхъ участниковъ, хотя-бы отчужденіе послѣдовало съ публичнаго торга.

На отчужденіе ** принадлежащей одному изъ участниковъ доли въ суднѣ согласія остальныхъ участниковъ не требуется. Однако, если передача ея другому лицу, какъ участнику общества, состоится, то каждый изъ остальныхъ участниковъ имѣетъ право выкупить эту долю, если онъ не позже шести рабочихъ дней, считая со дня, когда заявленіе, согласно § 21 ч. 2, было сдѣлано, предложитъ новому владѣльцу выкупную сумму или, если эта сумма еще не установлена, представитъ достаточное обезпеченіе. Выкупная сумма, въ случаѣ спора, устанавливается судомъ; она ни въ какомъ случаѣ не можетъ быть опредѣлена ниже покупной суммы, по какой новый владѣлецъ самъ пріобрѣлъ долю. Если приходится отыскивать долю посредствомъ иска, то процессъ долженъ быть возбужденъ въ теченіе трехъ мѣсяцевъ со дня заявленія объ уступкѣ доли постороннему лицу. Если доля въ суднѣ продана съ аукціона, но хозяинъ-распорядитель за три рабочихъ дня былъ увѣдомленъ

о предстоящемъ аукціонѣ, то право участниковъ на выкупъ отпадаетъ. Если нѣсколько участниковъ одновременно заявятъ желаніе выкупить долю, то всѣ они имѣютъ это право соразмѣрно участію своему въ суднѣ. Если выкупъ доли уже послѣдовалъ за счетъ одного изъ участниковъ, то другіе участники лишаются всякаго дальнѣйшаго права на выкупъ по поводу этой продажи.

Если судно перестаетъ быть норвежскимъ отъ того, что одинъ изъ участниковъ пересталъ быть норвежско-подданнымъ или отъ того, что доля въ суднѣ, вслѣдствіе наслѣдованія или совершенія брака, перешла въ собственность иностранца, то каждый изъ участниковъ имѣетъ право требовать продажи этой доли съ публичнаго торга, если собственникъ ея въ теченіе трехъ мѣсяцевъ не получитъ разрѣшенія сохранить право поднятія норвежскаго флага. Эта публичная продажа происходитъ по тѣмъ же правиламъ и съ тѣми же послѣдствіями, какъ и принудительная публичная продажа.

§ 21. Какъ только доля въ суднѣ отчуждена, новый владѣлецъ вступаетъ во всѣ права и обязанности участника въ отношеніи остальныхъ участниковъ. Онъ такъ же, какъ и выбывшій участникъ, связанъ всѣми принятыми относительно общаго предпріятія постановленіями и состоявшимися сдѣлками съ проистекающими изъ нихъ обязательствами; къ нему могутъ быть предъявлены остальными участниками всѣ тѣ требованія, которыя, на основаніи отношеній по общему предпріятію, они имѣли къ выбывшему участнику. По отношенію къ третьимъ лицамъ онъ отвѣчаетъ, какъ участникъ, по всѣмъ обязательствамъ ихъ общаго предпріятія, которыя возникнутъ послѣ уступки доли.

Отчуждатель доли обязанъ сообщить хозяину-распорядителю или собранію товарищей и доказать, что пріобрѣтатель продажу призналъ. Пока этого не сдѣлано, отчуждатель не можетъ ссылаться на состоявшуюся уступку съ цѣлью освобожденія себя, въ отношеніи къ остальнымъ участникамъ, отъ обязательства, возникшаго изъ общаго предпріятія. Въ отношеніи третьихъ лицъ, добросовѣстно вошедшихъ съ обществомъ судохозяевъ въ соглашеніе, онъ также отвѣчаетъ по возникшимъ послѣ уступки доли обязательствамъ общества *.

§ 22. Участникъ или участники, которымъ принадлежитъ болѣе половины судна, могутъ постановить о прекращеніи общества *.

Каждый изъ участниковъ можетъ потребовать прекращенія общества:

1) если судно безъ его вины или согласія перестанетъ быть норвежскимъ и будетъ исключено изъ судового реестра;

2) если хозяинъ-распорядитель по рѣшенію суда, согласно § 14, будетъ уволенъ;

3) если онъ докажетъ, что произошли существенныя нарушенія договора или что его право, вслѣдствіе принятаго способа веденія дѣлъ ихъ общаго предпріятія, нарушено;

4) ** если по окончаніи плаванія здѣсь въ королевствѣ обнаружится, что обязательства общества превышаютъ его имущество.

Если въ послѣднемъ случаѣ произойдетъ разногласіе относительно стоимости судна, то стоимость эта установляется посредствомъ назначенныхъ судомъ свѣдущихъ людей.

§ 23. Въ случаѣ прекращенія общества судно продается съ публичнаго торга. Если судно заграницей и возникнетъ споръ о томъ, отводить-ли его домой, или если разногласіе возникнетъ по поводу договора, то рѣшеніе постановляется судомъ *.

ТРЕТЬЯ ГЛАВА.

О капитанѣ судна.

(On Skibsföreren).

§ 24. Капитанъ назначается участниками общества судохозяевъ или отъ его имени хозяиномъ-распорядителемъ *. Тотъ изъ участниковъ, которому принадлежитъ болѣе половины судна, въ правѣ принять на себя управленіе судномъ, если онъ удовлетворяетъ законнымъ условіямъ; споръ относительно вознагражденія предоставляется рѣшенію суда **.

§ 25. Капитанъ нанимаетъ и увольняетъ судовую команду. Онъ не можетъ принять на службу лицо, о которомъ ему извѣстно, что оно уже нанято другимъ.

§ 26. Капитанъ до отхода въ плаваніе обязанъ наблюсти, чтобы судно было годно къ морскому плаванію и своевременно озаботиться,

чтобы оно было достаточно снаряжено и снабжено провіантомъ, водою, лѣчебными средствами, а равно, если судно паровое, углемъ и другими принадлежностями машинъ. Равнымъ образомъ онъ обязанъ озаботиться о томъ, чтобы на суднѣ находились предписанные сигнальные аппараты, спасательныя средства, а также нужныя морскія карты и инструменты.

Онъ обязанъ заботиться, чтобы судно не было чрезмѣрно нагружено, чтобы укладка груза была произведена надлежащимъ образомъ и чтобы судно для безопасности груза было снабжено всѣми необходимыми приспособленіями, подстилками, переборками, подпорками и т. п. и чтобы люки были надлежащимъ образомъ закрыты и непроницаемы для воды. Если грузъ можетъ быть надлежащимъ образомъ помѣщенъ на палубѣ, то онъ долженъ быть достаточно обезопасенъ и расположенъ такимъ образомъ, чтобы не затруднялъ маневрированія судна. Если судно идетъ съ балластомъ, то капитанъ обязанъ наблюсти, чтобы балласта было достаточно и чтобы онъ былъ надлежащаго качества, а также чтобы онъ такъ былъ помѣщенъ, чтобы во время плаванія не пришлось его перекладывать.

Ближайшія правила относительно снаряженія, снабженія и нагрузки судна, а также нагрузки и пріема взрывчатыхъ матеріаловъ, огнеопасныхъ и ядовитыхъ товаровъ и контроля по этому предмету будутъ изданы королемъ. За исполненіе ихъ отвѣтственъ капитанъ *.

§ 27. Капитанъ обязанъ имѣть на суднѣ всѣ потребныя судовыя бумаги, списокъ настоящаго закона и * изданныя на основаніи его правила.

§ 28. Капитанъ не въ правѣ безъ дозволенія судохозяина перевозить грузъ ни въ своей каютѣ, ни въ какомъ либо другомъ помѣщеніи, непредназначенномъ для груза, ни за свой, ни за чужой счетъ. Если онъ это сдѣлаетъ, то обязанъ уплатить судохозяину за грузъ обычный фрахтъ и * возмѣстить всѣ причиненные ему убытки.

§ 29. Капитанъ не можетъ оставить судно, не давъ штурману, а если его на мѣстѣ нѣтъ, другому лицу судовой команды нужнаго наставленія и приказанія.

Когда судно находится не въ портѣ и не въ безопасной якорной стоянкѣ, капитанъ не можетъ безъ надобности, хотя-бы на суднѣ нахо-

дился лоцманъ, отлучиться съ судна. Правило это наблюдается вообще и въ случаѣ наступленія опасности для судна *.

§ 30. Если капитанъ по болѣзни или по иной настоятельной причинѣ не можетъ управлять судномъ, то онъ долженъ немедленно извѣстить о томъ судохозяина. Если выжиданіе распоряженія судохозяина можетъ причинить убытки, то капитанъ обязанъ, а если дѣло происходитъ заграницей, то по совѣщаніи съ консуломъ, гдѣ это возможно, принять надлежащія мѣры къ временному замѣщенію себя штурманомъ или другимъ свѣдущимъ лицомъ для управленія судномъ. Если капитанъ не въ состояніи или пересталъ исполнять свои обязанности по веденію судна, то необходимыя мѣры принимаетъ консулъ.

§ 31. Капитанъ обязанъ заботиться, чтобы нагрузка и разгрузка произведены были надлежащимъ образомъ и чтобы затѣмъ отходъ судна не замедлился. Во время рейса капитанъ не можетъ безъ надобности уклониться отъ прямого пути или иначе замедлять плаваніе, развѣ если это необходимо для спасанія человѣка отъ морской опасности. Для спасанія другого судна или груза замедленіе плаванія не можетъ быть допущено, если спасаніе связано съ опасностью для судна и съ существеннымъ ущербомъ для судохозяина или другихъ лицъ, интересы коихъ капитанъ обязанъ охранять.

§ 32. Капитанъ во время рейса обязанъ дѣлать все, что въ его власти, чтобы сохранить судно въ годномъ для плаванія состояніи. Если судно сѣло на мель или наступило другое событіе, которое даетъ основаніе допустить, что причиненъ убытокъ, то капитанъ обязанъ произвести разслѣдованіе въ первомъ же мѣстѣ, гдѣ таковое окажется возможнымъ.

§ 33. Капитану надлежитъ ознакомиться съ касающимися плаванія распоряженіями и правилами, соблюдаемыми въ мѣстахъ, которыя онъ долженъ посѣтить во время рейса. Равнымъ образомъ онъ долженъ въ случаѣ войны или блокады привести въ извѣстность, какія мѣры слѣдуетъ предпринять для безопасности судна и груза.

§ 34. Норвежскихъ матросовъ, обратное доставленіе которыхъ лежитъ на обязанности консула, капитанъ обязанъ везти съ собою въ

портъ назначенія (Bestemmelsesstedet) или иной портъ, въ который судно должно зайти по пути, однако только въ такомъ числѣ и по такой платѣ, какія будутъ установлены королемъ. Та же обязанность * лежитъ на капитанѣ и относительно шведскихъ матросовъ, пока соотвѣтствующее правило относительно норвежскихъ матросовъ остается въ силѣ въ Швеціи, а также **, насколько это установлено королемъ, относительно чужеземныхъ матросовъ, которые, согласно договору, должны быть обратно доставлены по распоряженію норвежскаго консула.

Возвращаемые такимъ образомъ на родину матросы должны исполнять на суднѣ тотъ порядокъ, который установленъ для судовой команды и сверхъ того обязаны, если будетъ признано нужнымъ, оказывать по возможности помощь при судовыхъ работахъ.

§ 35. На каждомъ суднѣ, отправляющемся въ заграничное плаваніе *, долженъ вестись дневникъ (Dagbog), а на паровомъ суднѣ, какъ приложеніе къ нему, особый машинный дневникъ (Maskindagbog). Если ** будетъ найдено цѣлесообразнымъ, король можетъ установить, что долженъ вестись особый дневникъ по предметамъ, касающимся команды.

Ближайшія правила относительно веденія и засвидѣтельствованія этихъ книгъ имѣютъ быть установлены королемъ ***.

Когда и въ какомъ объемѣ долженъ вестись дневникъ на судахъ внутренняго плаванія, будетъ установлено королемъ ****.

§ 36. Дневникъ ведется капитаномъ или подъ его надзоромъ и отвѣтственностью штурманомъ (Styrmanden); машинный дневникъ ведется старшимъ машинистомъ (Maskinmesteren) также подъ надзоромъ * капитана. Книги ведутся въ хронологическомъ порядкѣ (Tidsfölgen) въ портѣ по каждому дню, въ морѣ—по каждой вахтѣ (Vagt). То, что произошло во время вахты, отмѣчается предварительно въ черновой тетради, но до истеченія дня вносится въ дневникъ.

Книги должны быть ведены правильно и точно. Что разъ внесено, не можетъ быть подскоблено, зачеркнуто или иначе сдѣлано неудобочитаемымъ; необходимыя исправленія должны быть присовокуплены въ видѣ примѣчаній.

§ 37. Въ дневникѣ должно быть точно отмѣчаемо каждое случившееся во время рейса событіе и приключеніе, свѣдѣніе о которыхъ можетъ быть полезно для судохозяина, грузохозяина, страховщика или другихъ заинтересованныхъ въ плаваніи лицъ.

Поэтому отмѣтка должна быть сдѣлана о томъ, когда служба команды началась и когда прекратилась, когда провіантъ и вода были доставлены на судно, когда нагрузка и разгрузка начались, прервались и были окончены, а равнымъ образомъ о томъ, что въ теченіе дня нагружено или сгружено, о пріемѣ балласта, его вѣсѣ, качествѣ и сортѣ, какъ онъ помѣщенъ; о томъ, въ какой мѣрѣ пользовались постороннею рабочею силою, о глубинѣ посадки судна въ передней и задней его частяхъ, о его прежнемъ состояніи, когда оно оставило портъ, о качествѣ и состояніи груза, о количествѣ и высотѣ палубнаго груза, если таковой перевозится на суднѣ, о провѣркѣ и отклоненіи компаса, о времени отхода судна, его приходѣ, его движеніи въ портѣ, о вѣтрѣ и погодѣ, состояніи барометра, направленіи теченія (Storm), курсѣ (Kurs), плаваніи (Fart), поднятіи парусовъ (Seilforing), пройденномъ пространствѣ, употребленіи фонарей, о забрасываніи лота (Lodkast), измѣреніи глубины (Peilinger) и наблюденіяхъ (Observationer) * о томъ, когда и гдѣ лоцманъ вошелъ и сошелъ съ судна, о насосахъ (Pumpning), какъ часто ими пользовались ** и о высотѣ воды въ насосахъ.

Мѣстонахожденіе судна по морской картѣ (Bestikket) отмѣчается ежедневно ***.

Если состоится судовый совѣтъ, то какъ высказанныя мнѣнія, такъ и рѣшеніе капитана вносятся въ дневникъ и внесенное подписывается участвовавшими въ совѣтѣ. Далѣе въ дневникѣ должно быть отмѣчено, кто изъ команды былъ боленъ, умеръ, бѣжалъ, провинился въ совершеніи преступленія (Forbrydelse) или проступка, караемаго въ дисциплинарномъ порядкѣ (Disciplinaerforseelse) (см. § 47 и § 103), а также когда и по какой причинѣ капитанъ нашелъ нужнымъ уменьшить размѣръ продовольствія (Kosten) (см. § 45).

Въ особенности въ дневникѣ должно быть помѣщено точное свѣдѣніе о всякомъ несчастномъ случаѣ, приключившемся съ судномъ или грузомъ, съ указаніемъ причины, подробностей и принятыхъ мѣръ.

Въ машинномъ дневникѣ отмѣчаются запасъ угля на суднѣ и другихъ принадлежностей машинъ при отходѣ изъ порта, дневное потребленіе угля и все то, что касается машинъ, ихъ хода и ухода за ними.

Если **** будетъ установлено веденіе особаго дневника по касающимся команды предметамъ, то король опредѣляетъ, что должно быть вносимо въ этотъ и что въ общій дневникъ.

§ 38. Если дневникъ исписанъ или по другой причинѣ имъ нельзя болѣе пользоваться, то капитанъ долженъ озаботиться о новой книгѣ и ея засвидѣтельствованіи *. Въ прежней книгѣ должно быть отмѣчено что выдана новая книга и когда это послѣдовало. Если старая книга предъявлена не была, то причина должна быть выяснена и отмѣчена въ новой книгѣ **.

Если *** установлено веденіе особаго дневника для касающихся команды предметовъ, то король можетъ установить, чтобы этотъ дневникъ въ извѣстные сроки былъ предъявляемъ для обозрѣнія.

§ 39. Всякій, доказавшій свой законный интересъ, можетъ потребовать разрѣшенія ознакомиться съ содержаніемъ дневниковъ *. Исписанныя книги дневниковъ должны быть сохраняемы не менѣе двухъ лѣтъ по окончаніи рейса **, а если искъ возникъ по поводу рейса, то до окончанія иска.

§ 40. Если въ мѣстѣ нагрузки или выгрузки или во время рейса случилось приключеніе, которое имѣло своимъ послѣдствіемъ причиненіе судну или грузу значительнаго поврежденія или таковое съ основательностью можно предположить *, или если кто либо изъ находящихся на суднѣ лицъ вслѣдствіе несчастнаго случая ** погибнетъ, или если причинится, вслѣдствіе столкновенія, другому судну поврежденіе или несчастіе отъ перечисленныхъ обстоятельствъ, то капитанъ долженъ совершить морской протестъ (Sjöforklaring).

Въ Норвегіи онъ долженъ сдѣлать заявленіе предсѣдателю суда *** до истеченія ближайшаго дня послѣ того, какъ несчастіе случилось или обнаружилось; если приключеніе случилось въ морѣ, то срокъ исчисляется съ прибытія судна или его крушенія на рейдѣ или въ портѣ. При заявленіи должна быть приложена дословная выпись изъ дневника относительно приключенія или, если дневника не велось или онъ утерянъ, то письменное изложеніе приключенія и сверхъ того списокъ судовой команды и другихъ лицъ, относительно которыхъ можно предположить, что они могутъ разъяснить дѣло на судѣ и, если возможно, показаніе, данное заинтересованными въ дѣлѣ лицами или ихъ уполномоченными. Предсѣдатель суда **** назначаетъ срокъ для подтвержденія заявленія и дѣлаетъ другія необходимыя распоряженія по этому предмету. Къ назначенному сроку капитанъ обязанъ доставить дневники.

Внѣ королевства капитанъ обязанъ, какъ можно скорѣе, сдѣлать заявленіе о морскомъ несчастіи предъ начальствомъ, къ вѣдомству котораго принадлежатъ подобнаго рода дѣла, или ***** предъ норвежскимъ консуломъ ******, если означенное заявленіе должно быть сдѣлано предъ нимъ для приданія ему законной силы. Во всякомъ случаѣ консулъ обязанъ своевременно обратиться къ содѣйствію суда, дневники должны быть ему предъявлены и снабжены его засвидѣтельствованіемъ ********.

§ 41. Если судно во время рейса потерпѣло поврежденіе, которое дѣлаетъ необходимымъ значительное исправленіе (betydeligere Reparation), или продолжительную остановку, то капитанъ обязанъ озаботиться о законномъ осмотрѣ его (lovlig Skjönsforretning). При этомъ должно быть осмотрѣно поврежденіе и постановлено заключеніе свѣдущихъ людей о томъ, что требуется сдѣлать для его исправленія, во что оно обойдется и что стоитъ судно въ поврежденномъ видѣ. По окончаніи исправленія посредствомъ новаго осмотра должно быть установлено, находится-ли судно въ такомъ состояніи, чтобы оно могло совершить предположенный рейсъ.

Если во время рейса грузъ подвергся значительному поврежденію *, или есть основаніе предположить, что онъ находится въ такомъ состояніи, что его разгрузка или какое либо иное распоряженіе нужны для его сохраненія или что разгрузка его нужна для судна, то капитанъ обязанъ озаботиться о законномъ осмотрѣ и заключеніи свѣдущихъ людей. Если грузъ найденъ будетъ поврежденнымъ, то свѣдущіе люди должны высказать мнѣніе о томъ, отъ какихъ причинъ произошло поврежденіе и о томъ, какія мѣры слѣдуетъ принять.

Внѣ Норвегіи свѣдущіе люди назначаются согласно мѣстному закону или обычаю ** или норвежскимъ консуломъ, гдѣ не требуется чтобы свѣдущіе люди назначались мѣстнымъ начальствомъ. Тамъ ***, гдѣ назначеніе свѣдущихъ людей не въ обыкновеніи, капитанъ обязанъ добыть заключеніе лицъ, знакомыхъ съ подобнаго рода дѣлами.

§ 42. Когда является сомнѣніе, произошло-ли поврежденіе вслѣдствіе неправильности нагрузки, недостаточности упаковки, неплотнаго закрытія люковъ или другой подобной причины, тогда для присутствованія при вскрытіи люковъ и разгрузкѣ должны быть призваны свѣдущіе люди *. Здѣсь, въ королевствѣ, они назначаются подлежащимъ городскимъ судьею или фогтомъ, заграницей соблюдаются изложенныя въ предше-

ствующемъ параграфѣ правила. Если существуетъ опасеніе, что грузъ во время рейса подвергся поврежденію, то капитанъ долженъ озаботиться объ осмотрѣ груза прежде сдачи его получателю.

§ 43. Если судно подверглось морской опасности, то капитанъ обязанъ сдѣлать все, что въ его силахъ, чтобы спасти судно и онъ не можетъ его покинуть, пока еще есть надежда на его спасеніе. Если спасеніе невозможно и опасность столь велика, что капитанъ вынужденъ покинуть судно, то онъ обязанъ прежде всего привести въ безопасное положеніе дневники и судовыя бумаги, а затѣмъ долженъ озаботиться о спасаніи судна и груза и о розысканіи для нихъ потребной помощи.

Во время спасанія капитанъ руководитъ спасательными работами, если этому не препятствуютъ мѣстный законъ или особый договоръ о спасаніи. Всѣмъ спасеннымъ предметамъ и лицамъ, содѣйствовавшимъ спасанію и доставкѣ спасенныхъ предметовъ въ безопасное мѣсто, капитанъ лично или чрезъ штурмана составляетъ точный списокъ; равнымъ образомъ онъ обязанъ по возможности провѣрить правильность представленныхъ по поводу спасанія, перевозки и храненія счетовъ и удостовѣрить ихъ своею помѣтою.

Капитанъ обязанъ какъ можно скорѣе озаботиться объ осмотрѣ судна и спасеннаго имущества и о наилучшемъ ихъ сохраненіи.

§ 44. Капитанъ обязанъ обращаться со своими подчиненными прилично и при распредѣленіи работъ, насколько возможно, принимать въ соображеніе служебное положеніе каждаго изъ нихъ на суднѣ. Онъ не въ правѣ налагать тѣлесныхъ наказаній.

Въ воскресные и въ другіе здѣсь, въ королевствѣ, чествуемые праздничные дни на суднѣ, насколько возможно, должно совершаться богослуженіе. Въ такіе дни могутъ быть производимы только тѣ работы, которыя необходимы * для безопасности или передвиженія судна, службы машинъ, просушки парусовъ, лодочной службы, приготовленія пищи; на команду не можетъ быть возлагаема работа, если въ ней нѣтъ крайней надобности **, развѣ если въ силу договора перевозки судно должно быть нагружаемо или разгружаемо даже въ воскресные и праздничные дни.

§ 45. Капитанъ обязанъ заботиться о томъ, чтобы команда получала доброкачественное и въ достаточномъ количествѣ продовольствіе и въ этомъ отношеніи онъ обязанъ подчиняться изданнымъ королемъ пра-

виламъ *. Если во время плаванія окажется необходимымъ уменьшить размѣръ продовольствія, то команда получаетъ право на соотвѣтствующее вознагражденіе **.

Равнымъ образомъ *** капитанъ обязанъ соблюдать тѣ санитарныя правила, которыя будутъ обнародованы королемъ относительно помѣщенія, отводимаго для жилья команды на суднѣ или **** относительно другихъ предметовъ.

§ 46. Въ случаѣ смерти кого либо изъ команды капитанъ обязанъ озаботиться о погребеніи умершаго. Равнымъ образомъ * онъ обязанъ въ присутствіи свидѣтелей составить списокъ всего имущества, оставшагося на суднѣ послѣ умершаго. Списокъ этотъ, если смерть наступила внѣ королевства, онъ обязанъ представить ближайшему консулу. Оставшееся послѣ умершаго имущество, если сохраненіе его на суднѣ неудобно, или также передается консулу, или продается наиболѣе выгоднымъ способомъ.

§ 47. Если лицо, принадлежащее къ судну, или пассажиръ совершитъ важный проступокъ (grovere Forbrydelse) *, когда судно находится не въ норвежскомъ портѣ, то капитанъ возможно скорѣе снимаетъ показаніе какъ съ виновнаго, такъ и съ команды и другихъ лицъ и о томъ составляетъ протоколъ **. Если проступокъ совершенъ заграницей, то капитанъ составляетъ протоколъ только въ такомъ случаѣ, если мѣстныя власти оставили проступокъ безъ преслѣдованія. Протоколъ долженъ быть внесенъ въ дневникъ или, если дневникъ не ведется, изложенъ письменно съ соблюденіемъ предписаннаго въ § 103 порядка.

Капитанъ по возможности долженъ заботиться о томъ, чтобы виновный не оставлялъ судна и въ случаѣ надобности можетъ арестовать его или примѣнить иную мѣру, но онъ отвѣчаетъ, если поступитъ суровѣе, чѣмъ надлежитъ.

Если *** проступокъ совершенъ въ иностранномъ портѣ, гдѣ находится норвежскій консулъ или судно послѣ совершенія проступка прибудетъ въ такой портъ, то капитанъ обязанъ, какъ можно скорѣе, подать консулу заявленіе съ приложеніемъ засвидѣтельствованной копіи составленнаго имъ протокола по поводу происшедшаго случая. Консулъ тогда разбираетъ дѣло и опредѣляетъ, что слѣдуетъ затѣмъ предпринять. Если капитанъ не обратился въ иностранномъ портѣ къ консулу, то онъ обязанъ, какъ можно скорѣе по возвращеніи, подать заявленіе подлежащей власти.

§ 48. Въ отношеніи третьихъ лицъ капитанъ, въ силу своего званія, когда судно находится внѣ порта приписки, въ правѣ за счетъ судохозяина совершать всякаго рода сдѣлки, необходимыя для выполненія такихъ распоряженій, которыя имѣютъ предметомъ совершеніе плаванія, какъ напр. снаряженіе, снабженіе провіантомъ и содержаніе судна, а также отдавать судно подъ фрахтъ и выступать по дѣламъ, касающимся судна, отъ имени судохозяевъ въ качествѣ истца.

Въ портѣ приписки капитанъ не въ правѣ безъ особаго уполномочія совершать сдѣлки, обязывающія судохозяина, исключая сдѣлокъ по найму команды.

§ 49. Въ случаѣ надобности для какой либо изъ указанныхъ въ § 48 цѣлей въ деньгахъ, капитанъ въ правѣ сдѣлать заемъ или продать принадлежащее судохозяину имущество или даже грузъ. То обстоятельство, что капитанъ не имѣлъ права на совершеніе займа или продажу имущества, не имѣетъ никакого вліянія на права заимодавца или покупщика, если по обстоятельствамъ дѣла можно полагать, что они дѣйствовали добросовѣстно.

§ 50. Безъ дозволенія судохозяина капитанъ не въ правѣ продать судно, если оно послѣ законнаго осмотра не было признано негоднымъ къ исправленію (см. § 41). Продажа должна быть произведена съ публичнаго торга.

§ 51. Если судохозяинъ включитъ въ кругъ установляемаго §§ 48 и 49 * полномочія капитана особое ограниченіе, то на это ограниченіе нельзя ссылаться противъ третьяго лица, дѣйствовавшаго добросовѣстно.

§ 52. Капитанъ обязанъ во время рейса извѣщать судохозяина о состояніи судна, о ходѣ плаванія, о заключенныхъ имъ сдѣлкахъ и вообще о каждомъ случаѣ, представляющемъ интересъ для судохозяина. Во всѣхъ важныхъ случаяхъ онъ долженъ, насколько обстоятельства дозволяютъ, выждать распоряженій самого судохозяина или назначеннаго имъ лица. Если требуются деньги для нуждъ [illegible] и нельзя выждать распоряженія судохозяина, то капитанъ долженъ постараться отыскать ихъ на выгоднѣйшихъ для судохозяина условіяхъ; продать грузъ онъ можетъ только въ крайнемъ случаѣ.

§ 53. Капитанъ во время рейса обязанъ имѣть попеченіе о грузѣ и вообще охранять интересы собственника груза (Ladningseier) *.

§ 54. Капитанъ и безъ особаго полномочія въ правѣ вступать за счетъ грузохозяина въ обязательства, если это нужно для выполненія распоряженій, имѣющихъ цѣлью сохраненіе и дальнѣйшее доставленіе груза, и выступать по касающимся груза дѣламъ отъ имени грузохозяина въ качествѣ истца. Если для выполненія подобнаго распоряженія представится надобность въ деньгахъ, то капитанъ въ правѣ за счетъ грузохозяина сдѣлать заемъ и даже* продать грузъ съ соблюденіемъ установленнаго въ § 49 ч. 2 правила.

По обязательствамъ, въ которыя вступилъ капитанъ за счетъ грузохозяина, этотъ послѣдній отвѣчаетъ лишь грузомъ, помѣщеннымъ на судно.

§ 55. Если въ предусмотрѣнныхъ въ § 41 случаяхъ законнымъ осмотромъ будетъ установлено, что грузъ въ такомъ состояніи, что онъ не можетъ быть сохраненъ безъ риска подвергнуться порчѣ, то капитанъ въ правѣ продать его. Въ случаѣ крушенія судна или признанія его негоднымъ къ исправленію, продажа груза также можетъ быть совершена, если, по заключенію свѣдущихъ людей, издержки сбереженія или дальнѣйшаго доставленія превысятъ стоимость груза.

§ 56. Если грузохозяинъ включитъ въ кругъ установляемаго §§ 54 и 55 полномочія капитана особое ограниченіе, то на ограниченіе это нельзя ссылаться противъ третьяго лица, дѣйствовавшаго добросовѣстно.

§ 57. Прежде чѣмъ сдѣлать заемъ, продать что нибудь изъ имущества или принять особую мѣру за счетъ грузохозяина для нуждъ груза, капитанъ обязанъ, гдѣ это возможно, испросить распоряженія самого грузохозяина или назначеннаго имъ лица.

Если судно подверглось крушенію или признано негоднымъ къ исправленію, то капитанъ, если грузохозяинъ не имѣетъ мѣстнаго уполномоченнаго и если нельзя выждать его распоряженія, обязанъ за счетъ грузохозяина, смотря по обстоятельствамъ, или отправить имущество въ мѣсто назначенія наивыгоднѣйшимъ способомъ, или помѣстить его въ складъ, или продать.

Продажа груза, если это возможно, должна быть произведена съ публичнаго торга.

§ 58. Капитанъ не отвѣчаетъ лично по обязательствамъ, въ которыя онъ вступаетъ въ силу своего званія отъ имени судо- или грузохозяевъ.

§ 59*. Капитанъ обязанъ возмѣстить всѣ убытки, причиненные имъ судо- и грузохозяевамъ, при исполненіи имъ своихъ обязанностей, по умыслу, упущенію или небрежности. Если онъ дѣйствовалъ по приказу, то онъ освобождается отъ отвѣтственности только въ отношеніи лица, давшаго приказъ. За распоряженія, принятыя капитаномъ на основаніи постановленія судового совѣта, отвѣчаетъ онъ одинъ.

Равнымъ образомъ** онъ отвѣчаетъ за убытки, причиненные судовою командою во время службы по умыслу, упущенію или небрежности, если не доказано, что онъ не виновенъ въ недостаточномъ вниманіи и надзорѣ.

§ 60. Капитанъ обязанъ, прежде чѣмъ покинуть портъ, извѣстить судохозяина о размѣрѣ жалованья каждаго изъ команды*.

Капитанъ обязанъ дать отчетъ по каждому рейсу и кромѣ того всякій разъ, какъ того потребуетъ судохозяинъ.

Судохозяинъ можетъ сдѣлать свои возраженія противъ отчета въ теченіе шести мѣсяцевъ послѣ его полученія. Искъ** по отысканію суммъ, противъ которыхъ были сдѣланы возраженія, долженъ быть предъявленъ въ теченіе шести мѣсяцевъ со времени возвращенія капитана на родину. Если этотъ срокъ пропущенъ, то судохозяинъ никакого спора противъ отчета предъявить не можетъ, развѣ будетъ доказанъ подлогъ или ошибка въ счетѣ.

Капитанъ долженъ показать въ отчетѣ, какъ принадлежащее судохозяевамъ***, все имъ полученное въ видѣ особаго вознагражденія отъ фрахтователя, грузохозяина, поставщиковъ и другихъ лицъ, съ которыми онъ имѣлъ дѣла по своему званію капитана.

§ 61. Капитанъ можетъ быть уволенъ во всякое время. Если ему принадлежитъ болѣе половины судна, то онъ можетъ быть устраненъ судомъ по требованію кого-либо изъ судохозяевъ, если имѣется къ тому уважительная причина.

Если* капитанъ, не выходя изъ предѣловъ полномочія и дѣйствуя въ пользу судна или груза, лично принялъ на себя обязательство, то онъ не можетъ быть отстраненъ отъ службы, прежде нежели судохозяева не обезпечатъ его относительно принятой имъ на себя отвѣтственности.

§ 62. Капитанъ, назначенный не на опредѣленный рейсъ и не на опредѣленное время, если въ договорѣ не содержится никакого поста-

*

новленія относительно отказа отъ договора или выхода, можетъ отказаться отъ службы, когда судно прибудетъ въ отечественный портъ, гдѣ оканчивается плаваніе. Капитанъ можетъ * отказаться отъ службы и въ иностранномъ портѣ, если истекло, по крайней мѣрѣ, шесть мѣсяцевъ, какъ онъ заявилъ судохозяевамъ объ отказѣ отъ договора и если онъ возмѣститъ расходы, связанные съ назначеніемъ новаго капитана.

Если должна произойти разгрузка, то капитанъ не можетъ оставить службу, прежде чѣмъ окончится разгрузка.

Съ утратой судномъ права поднятія норвежскаго флага капитанъ въ правѣ немедленно оставить службу.

§ 63. Капитанъ, уволенный вслѣдствіе неспособности, подлога, упущенія или небрежности по службѣ, получаетъ жалованье только по день увольненія.

То же происходитъ, когда причина его увольненія состоитъ въ томъ, что рейсъ или его продолженіе становятся невозможными совсѣмъ или на долгое время вслѣдствіе войны, блокады, задержанія судна въ портѣ по распоряженію властей (Embargo), воспрещенія вывоза или ввоза, задержки отъ льда или поврежденія, дѣлающаго судно неспособнымъ къ плаванію. Если судно подверглось крушенію, признано негоднымъ къ исправленію, взято въ плѣнъ, объявлено законнымъ призомъ или захвачено морскими разбойниками, то служебныя отношенія капитана, а вмѣстѣ съ этимъ и его право на дальнѣйшее полученіе жалованья прекращаются. Капитанъ обязанъ, въ случаѣ несчастія, оставаться на мѣстѣ, пока возникшія по судну и грузу дѣла не будутъ приведены въ порядокъ; однако, онъ въ такомъ случаѣ пріобрѣтаетъ право на соотвѣтствующее вознагражденіе за потраченное имъ по этому случаю время.

§ 64. Капитанъ, уволенный по причинѣ болѣзни или увѣчья, сдѣлавшихъ его неспособнымъ къ управленію судномъ, получаетъ жалованье по день увольненія.

Если капитанъ во время своей службы, безъ вины съ его стороны, заболѣетъ или получитъ увѣчье, то судохозяева обязаны и послѣ его увольненія оплачивать его лѣченіе и содержаніе, но не долѣе четырехъ недѣль послѣ того *, какъ онъ здѣсь, въ королевствѣ, или заграницей прибудетъ въ такое мѣсто, гдѣ онъ въ силу договора долженъ бы оставить службу, въ противномъ случаѣ — въ теченіе двѣнадцати недѣль **.

§ 65. Капитанъ, уволенный безъ наличности одной изъ указанныхъ въ §§ 63 и 64 причинъ, сохраняетъ право на все выговоренное въ его пользу жалованье. Если онъ былъ назначенъ на неопредѣленное время, то онъ получаетъ, кромѣ причитающагося ему за время его службы, дополнительное жалованье:

за одинъ мѣсяцъ, если онъ въ какомъ-либо портѣ здѣсь, въ королевствѣ, откажется отъ службы въ иное время, чѣмъ то, которое указано въ § 62 или если онъ будетъ уволенъ въ одномъ изъ портовъ Балтійскаго или Нѣмецкаго морей;

за два мѣсяца, если онъ будетъ уволенъ въ иномъ европейскомъ портѣ, и

за три мѣсяца, если увольненіе послѣдуетъ въ находящемся внѣ Европы портѣ. Лежащіе внѣ Европы порты Средиземнаго и Чернаго морей приравниваются въ этомъ отношеніи къ европейскимъ.

То же правило соблюдается, когда капитанъ откажется отъ службы по причинѣ потери судномъ права поднятія норвежскаго флага.

§ 66. Если въ предусмотрѣнныхъ въ § 65 случаяхъ служба капитана прекратится не въ томъ мѣстѣ, которое опредѣлено въ договорѣ или которое было предположено, то онъ въ правѣ требовать отъ судохозяевъ возмѣщенія расходовъ, связанныхъ съ плаваніемъ въ то мѣсто, гдѣ онъ былъ нанятъ, если оно находится здѣсь, въ королевствѣ, или же въ портъ приписки судна, а также издержекъ на содержаніе во время этого плаванія. Это правило соблюдается и въ томъ случаѣ, когда капитанъ уволенъ въ предусмотрѣнныхъ въ § 63 ч. 2 случаяхъ за границей, а также когда онъ уволенъ за границей вслѣдствіе болѣзни, если судохозяева обязаны, въ силу § 64, оплатить его содержаніе.

Издержки обратной доставки падаютъ на казну, когда судно за границей подверглось крушенію или послѣ понесеннаго поврежденія признано негоднымъ къ исправленію, или захвачено морскими разбойниками; то же происходитъ, когда судно взято въ плѣнъ и объявлено законнымъ призомъ, если капитанъ, выходя послѣдній разъ въ море, не зналъ объ объявленіи войны и это въ то время не было извѣстно и въ мѣстѣ отхода судна.

§ 67. Жалованье, въ случаѣ смерти капитана, насчитывается по день его смерти. Если въ случаѣ гибели судна является сомнѣніе относительно дня смерти, то принимается, что несчастный случай и смерть

наступили въ теченіе времени, которое обыкновенно необходимо такому, какъ погибшее, судну для совершенія перехода въ данное время года отъ порта, откуда было получено послѣднее извѣстіе о суднѣ, до порта назначенія *.

§ 68. Если капитану обѣщаны вмѣсто или сверхъ жалованья, какъ вознагражденіе за его службу, извѣстный процентъ съ фрахта или доля въ иной прибыли отъ рейса, то онъ долженъ получить его, если служебныя отношенія прекратились прежде окончанія плаванія, въ размѣрѣ отношенія между продолжительностью времени всего плаванія и продолжительностью времени его службы. Если онъ имѣетъ право, на основаніи § 65, на жалованье за болѣе продолжительное время, то оно, за время послѣ прекращенія службы, вычисляется вообще въ размѣрѣ двойнаго жалованья штурмана * или въ размѣрѣ его постояннаго жалованья, если оно выше. Если ** фрахтъ не уплаченъ, то отпадаютъ также и причитающіеся капитану проценты съ фрахта.

§ 69. Когда судно окончило всѣ формальности и вообще готово къ отплытію, капитанъ не можетъ быть задержанъ за долги, а также не могутъ быть подвергнуты аресту или удержанію его, находящіеся на суднѣ пожитки, нужные для его судовой службы.

ЧЕТВЕРТАЯ ГЛАВА.

О судовой командѣ.

(Om Skibsmandskabet).

§ 70. При наймѣ команды въ такое плаваніе, для котораго требуется патентъ или мореходная книжка (Patent, Sjöfartsbog), документы эти должны быть вручены капитану.

Кромѣ того *, за подписью обѣихъ сторонъ долженъ быть совершенъ договоръ найма (Hyrekontrakt) и нанявшемуся должна быть выдана разсчетная книжка (Afregningsbog, Kontrabog).

§ 71. При совершеніи наемнаго договора употребляется изготовленный подлежащимъ начальствомъ (Offentlige) формуляръ *. Наемный

договоръ ** долженъ содержать указаніе полнаго имени, возраста, мѣста рожденія нанявшагося, рейса, плаванія или времени, на которое совершенъ наемъ, назначеніе или должности, для которой нанявшійся принятъ, условленнаго жалованья, а также особыхъ условій, если таковыя присоединены къ договору. Если жалованье условлено за рейсъ, то должна быть указана предполагаемая его продолжительность; по этому указанію всегда въ подобномъ случаѣ долженъ быть предпринимаемъ разсчетъ, если жалованье должно быть опредѣляемо, согласно правиламъ настоящей главы, по времени.

Разсчетная книжка *** должна содержать въ себѣ дословную копію наемнаго договора и сдѣланное по распоряженію подлежащаго начальства извлеченіе изъ правилъ закона, касающихся правъ и обязанностей команды, а также изъ распоряженій, которыя имѣютъ особенное значеніе для команды. Въ разсчетную книжку вносится выданный судовому служителю задатокъ, а также всѣ позднѣйшіе платежи, выдаваемые ему въ счетъ жалованья. Капитанъ сверхъ того можетъ требовать учиненія росписки на наемномъ договорѣ, остающемся въ его распоряженіи.

§ 72. Свѣдѣнія, которыя въ силу § 71 должны находиться въ наемномъ договорѣ, должны быть вносимы и въ судовую роль (Bemandingslisten) *.

Относительно наемнаго и увольнительнаго опросовъ команды примѣняются особыя, касающіяся этого предмета, правила [1]).

§ 73. Если судовый служитель нанялся у нѣсколькихъ капитановъ, то ранѣе заключенный договоръ долженъ предшествовать болѣе позднему; однако, тотъ капитанъ, которому врученъ патентъ или * мореходная книжка судоваго служителя, имѣетъ преимущество, если только онъ не зналъ о ранѣе заключенномъ договорѣ.

§ 74. Нанявшійся обязанъ къ назначенному капитаномъ сроку * явиться на судно на службу и затѣмъ уже не можетъ отлучиться съ судна безъ дозволенія. За отсутствіемъ иного соглашенія жалованье считается со дня вступленія на судно.

---

[1]) Законъ, касающійся увольнительнаго опроса судовой команды, отъ 29 Іюня 1888 г. и инструкція норвежскимъ консуламъ отъ 4 Ноября 1886 г., на основаніи которыхъ наемный и увольнительный опросы производятся въ Норвегіи предъ особою властью (Indrulleringsbetjente), а за границей — предъ консуломъ.

§ 75. Судовый служитель, нанявшійся на службу и подвергшійся уже наемному опросу, или письменно обязавшійся или получившій формальное извѣщеніе явиться къ назначенному сроку *, но не явившійся на судно во время, можетъ быть, по требованію капитана или другого уполномоченнаго **, принужденъ къ исполненію принятаго на себя обязательства при содѣйствіи полиціи; то же соблюдается, когда кто-либо изъ судовой команды покинетъ судно безъ дозволенія или, получивъ отпускъ, во время не возвратится на судно.

Издержки, причиненныя водвореніемъ виновнаго на судно, могутъ быть покрыты изъ его жалованья.

§ 76. То, что установлено въ § 69 объ освобожденіи отъ ареста и удержанія относительно капитана, примѣняется и относительно судовой команды *. Арестъ и удержаніе не могутъ быть допущены и относительно причитающагося командѣ жалованья, исключая случаевъ, упомянутыхъ въ законѣ 29 Марта 1890 г. § 4 лит. b, c, d [1]), а также случая включенія въ договоръ предусмотрѣнной въ § 99 оговорки, предоставляющей капитану право удержанія и вычета, и случаевъ, предусмотрѣнныхъ ниже въ §§ 102—106. Эта оговорка имѣетъ силу и относительно удержанія жалованья для покрытія выдачъ на прокормленіе, на основаніи касающагося этого предмета закона отъ 6 Іюля 1892 г. § 8 [2]).

§ 77. Каждый, принадлежащій къ составу команды, обязанъ вести себя прилично, трезво и миролюбиво и точно слѣдовать всякому правилу, преподанному для поддержанія добрыхъ нравовъ и порядка на суднѣ. Онъ обязанъ оказывать своимъ начальникамъ уваженіе, выслушивать ихъ приказанія со вниманіемъ и посредствомъ ясныхъ и подходящихъ отвѣтовъ давать понять, что они поняты.

§ 78. Каждый, принадлежащій къ составу команды, обязанъ одинаково какъ въ портѣ, такъ и въ морѣ, какъ на суднѣ, такъ и на сушѣ безпрекословно исполнять служебныя приказанія своихъ начальниковъ, какъ и вообще выказывать попеченіе о суднѣ и грузѣ и отправлять

---

[1]) Дѣло идетъ о налогахъ, алиментахъ и о вознагражденіи за убытки.

[2]) На основаніи этого закона выдачи на содержаніе дѣтей, какъ законныхъ, такъ и внѣбрачныхъ, могутъ быть покрыты изъ жалованья отца, уклоняющагося отъ исполненія обязанности содержать своихъ дѣтей.

свою службу съ усердіемъ и вниманіемъ *. Убытки, причиненные имъ по умыслу, упущенію или небрежности, онъ обязанъ возмѣстить.

Если судно подвергнется морскому несчастію, то команда обязана сдѣлать все, что въ ея силахъ, чтобы спасти судно и не можетъ безъ дозволенія капитана покинуть судно раньше него.

§ 79. Штурманъ (Styrmanden) въ особенности обязанъ помогать капитану въ плаваніи и въ относящихся къ нему наблюденіяхъ и вычисленіяхъ, въ веденіи дневниковъ и затѣмъ совмѣстно съ остальной командой (за исключеніемъ команды, состоящей при машинахъ) * имѣть надзоръ за провіантомъ, судномъ и его принадлежностями. При нагрузкѣ и разгрузкѣ онъ дѣлаетъ отмѣтки о грузѣ и ** наблюдаетъ за надлежащею укладкою его. Штурманъ, ведущій дневникъ, отвѣчаетъ за его правильность.

Если капитанъ занятъ или отлучится, не сдѣлавъ распоряженій на счетъ могущихъ встрѣтиться случаевъ, то штурманъ самъ принимаетъ рѣшеніе по дѣламъ, не терпящимъ отлагательства. Если капитанъ умретъ или окажется не въ состояніи управлять судномъ или оставитъ службу, то штурманъ заступаетъ его мѣсто, пока не состоится, въ указанномъ въ § 30 порядкѣ, назначенія новаго капитана.

§ 80. Первый машинистъ (Maskinmesteren) въ особенности обязанъ наблюдать за паровымъ котломъ и за машинами; онъ отвѣчаетъ за исправность ихъ работы и за содержаніе ихъ въ порядкѣ, а также имѣетъ надзоръ за приставленною къ нимъ командою. Онъ ведетъ машинный дневникъ (Maskindagbog) подъ надзоромъ капитана и отвѣчаетъ за его правильность.

Онъ не состоитъ въ отношеніяхъ подчиненности къ штурману, исключая предусмотрѣнныхъ послѣднею частью § 79 случаевъ и того случая, когда онъ пускаетъ машины въ работу по приказанію штурмана, занимающаго вахту *.

§ 81. Никто изъ команды не въ правѣ безъ дозволенія капитана взять съ собою товары за свой или чужой счетъ; если это произойдетъ, то примѣняется § 28.

Если есть основаніе къ подозрѣнію, что товары взяты незаконно или что на судно принесено что либо такое, что можетъ быть опасно для судна или груза или можетъ причинить безпорядокъ, то капитанъ въ правѣ произвести обыскъ помѣщенія команды.

Все, что взято на судно незаконно, можетъ быть сгружено или, если это обнаружится послѣ выхода судна въ море, выброшено за бортъ, если оно не можетъ быть оставлено на суднѣ безъ опасности для него.

§ 82. За отсутствіемъ иного соглашенія, судовые служители (Sjöfolk), нанятые на неопредѣленное время, обязаны слѣдовать съ судномъ, пока оно по окончаніи плаванія не вступитъ въ портъ, гдѣ состоялся наемный договоръ, или въ какой либо норвежскій портъ, если судовые служители состоятъ въ норвежскомъ подданствѣ *. Если они наняты на опредѣленное время и оно истечетъ во время рейса, то они не могутъ требовать увольненія раньше, какъ въ первомъ мѣстѣ, куда судно зайдетъ съ цѣлью нагрузки или разгрузки. Если наемъ совершенъ на опредѣленный рейсъ и онъ будетъ измѣненъ до отхода судна изъ порта, гдѣ договоръ состоялся, то судовые служители могутъ требовать увольненія немедленно; если же измѣненіе впервые сдѣлалось имъ извѣстно послѣ отхода судна, то наемъ остается въ силѣ, пока судно прійдетъ въ новый портъ назначенія, если только отечественный портъ не замѣненъ иностраннымъ, или европейскій—внѣевропейскимъ. Въ этомъ послѣднемъ случаѣ судовые служители въ правѣ потребовать увольненія въ первомъ же портѣ, куда судно зайдетъ послѣ перемѣны порта назначенія, сохраняя право на жалованье только за время, пока продолжалась служба. Къ европейскимъ портамъ въ вышеупомянутомъ отношеніи причисляются внѣевропейскіе порта Средиземнаго и Чернаго морей.

Въ случаѣ обнаруженія въ портѣ назначенія сильной и общеопасной эпидеміи вслѣдствіе холеры, желтой лихорадки или чумы, команда, все равно—нанята-ли она на срокъ или на опредѣленный рейсъ, имѣетъ право немедленно потребовать увольненія, если рейсъ еще не предпринятъ, или въ первомъ же портѣ, куда судно зайдетъ послѣ того, какъ команда получитъ свѣдѣніе о положеніи дѣла. Въ этихъ случаяхъ команда имѣетъ право на жалованье только по день увольненія **.

§ 83. Независимо отъ того, что по этому опредѣлено въ наемномъ договорѣ, судовые служители могутъ, если они послѣ наемнаго опроса пробыли на службѣ два года * на одномъ и томъ-же суднѣ, потребовать увольненія въ первомъ же мѣстѣ, куда судно зайдетъ съ цѣлью нагрузки или разгрузки, если только судно не должно непосредственно

оттуда отправиться въ то мѣсто, гдѣ, въ силу договора, они должны быть подвергнуты увольнительному опросу **. Въ этомъ случаѣ жалованье полагается только по день увольненія.

§ 84. Команда, которая по наемному договору или по правиламъ §§ 82 и 83 имѣетъ право отказаться отъ службы, все таки обязана по требованію капитана отправлять службу, смотря по обстоятельствамъ, при разгрузкѣ товаровъ или балласта, при ошвартованіи судна [1]), при разснащеніи или разоруженіи судна, и тогда она не можетъ требовать увольненія, пока эта работа не будетъ окончена. Однако, чрезъ недѣлю по прибытіи команда, за исключеніемъ перваго штурмана *, не связана договоромъ.

§ 85. Судовый служитель (Sjömand), доказавшій, что онъ можетъ управлять судномъ или занимать должность перваго штурмана или перваго машиниста, въ правѣ требовать увольненія, если онъ нанятъ на низшее мѣсто и если поставитъ вмѣсто себя другое способное лицо безъ увеличенія расходовъ со стороны судохозяевъ.

То же имѣетъ мѣсто *, если онъ докажетъ, что вообще послѣ найма наступили такія обстоятельства, при которыхъ исполненіе наемнаго договора было бы связано для него съ значительнымъ ущербомъ.

Команда равнымъ образомъ можетъ требовать увольненія, если по случаю объявленія войны явится опасность захвата въ плѣнъ по причинѣ національности судна, свойства груза или направленія плаванія.

Жалованье въ этихъ случаяхъ уплачивается по день увольненія.

§ 86. Судовый служитель, доказавшій, что онъ на суднѣ подвергался жестокому обращенію со стороны самого капитана, или что капитанъ не оказалъ ему защиты, когда онъ жаловался на подобное обращеніе со стороны кого либо другого, или что капитанъ не давалъ ему достаточнаго продовольствія, въ правѣ требовать увольненія. Тотъ, кто по такой причинѣ оставитъ службу, получаетъ условленное жалованье по день увольненія и дополнительное вознагражденіе за одинъ лишній мѣсяцъ и сверхъ того, если онъ оставляетъ службу не въ томъ мѣстѣ, гдѣ былъ нанятъ, то и за время, потребное для возвращенія въ мѣсто увольнительнаго опроса, а если таковаго не опредѣлено, то въ мѣсто найма; онъ сверхъ этого имѣетъ

[1]) Швартовить—привязать судно къ берегу (Объясн. морск. слов. Вахтина).

право получить деньгами столько, сколько нужно на обратный переѣздъ и содержаніе во время переѣзда. Если однако жалованье было назначено за рейсъ, то уволившійся ни въ какомъ случаѣ не долженъ получить болѣе условленнаго жалованья и путевыхъ издержекъ.

§ 87. Если судно не годно къ предстоящему рейсу и капитанъ не принялъ мѣръ, необходимыхъ для приведенія его въ надлежащее состояніе, то команда въ правѣ требовать увольненія.

Въ случаѣ требованія большинства команды капитанъ обязанъ предпринять законный осмотръ судна * съ цѣлью удостовѣрить годность его къ морскому плаванію и ** притомъ, если мѣстные законы допускаютъ, предоставляетъ командѣ присутствовать при осмотрѣ; въ случаѣ отказа въ этомъ со стороны капитана, команда имѣетъ право на увольненіе. Если возбужденіе означеннаго разслѣдованія относительно годности судна къ морскому плаванію не имѣло никакого разумнаго основанія, то тѣ, которые требовали осмотра, обязаны возмѣстить всѣ издержки и убытки, причиненные ихъ домогательствомъ, однако *** не свыше ихъ трехмѣсячнаго жалованья, если они не дѣйствовали недобросовѣстно.

Содержащіяся во 2-й ч. настоящаго параграфа правила **** находятъ соотвѣтствующее примѣненіе, если первый машинистъ потребуетъ, чтобы машины были подвергнуты осмотру и если возможно предпринять подобный осмотръ.

Если на основаніи правилъ настоящаго параграфа увольненіе послѣдовало, то относительно жалованья и путевыхъ издержекъ примѣняются правила § 86.

§ 88. Въ случаѣ потери судномъ права поднятія норвежскаго флага команда немедленно можетъ потребовать своего увольненія, сохраняя право на жалованье и путевыя издержки, согласно правиламъ § 86. Если-бы произошла иная перемѣна въ лицѣ собственниковъ судна или если-бы на судно былъ назначенъ другой капитанъ, команда не имѣетъ права оставить судно.

§ 89. Если доказано, что судовый служитель не способенъ къ службѣ, на которую нанялся, то онъ можетъ быть уволенъ, но удовлетворяется жалованьемъ по день увольненія. Это правило соблюдается и въ отношеніи судового служителя, назначеннаго въ помощь (voldsom Haand) капитану или иному начальнику (Foresat)

на суднѣ, а также, если обнаружится, что судовый служитель скрылъ на суднѣ грузъ, подлежащій оплатѣ таможенною пошлиною, или грузъ, вывозъ котораго изъ порта отправленія или ввозъ котораго въ портъ назначенія воспрещены, равно какъ если судовый служитель * такъ часто, вслѣдствіе упущеній по службѣ и вслѣдствіе нарушенія дисциплины, былъ наказываемъ, что новая заслуженная имъ мѣра взысканія превышаетъ предоставленную капитану по § 102 дисциплинарную власть. Однако, увольненіе ** судоваго служителя, по причинѣ неспособности, въ иностранномъ портѣ, гдѣ находится норвежскій консулъ, можетъ произойти только съ его разрѣшенія. Если въ портѣ консула нѣтъ, то капитанъ обязанъ доставить означенному судовому служителю безплатный переѣздъ въ портъ найма, если онъ въ портѣ увольненія не вступитъ въ новый наемный договоръ.

Если капитанъ не можетъ или не хочетъ неспособнаго судового служителя тотчасъ уволить, то онъ имѣетъ право уменьшить его жалованье на будущее время, смотря по обстоятельствамъ, до половины; однако судовый служитель не лишается права предъявить искъ противъ подобнаго распоряженія капитана въ предписанномъ § 104 порядкѣ.

Обстоятельства, вызвавшія увольненіе судоваго служителя или уменьшеніе его жалованья, должны быть изложены въ дневникѣ, если таковой ведется на суднѣ, въ противномъ случаѣ должны быть установлены инымъ способомъ; сверхъ того, справедливость этихъ обстоятельствъ должна быть подтверждена показаніемъ двухъ старшихъ лицъ на суднѣ; послѣ чего все то, что внесено въ дневникъ или изложено особо, прочитывается судовому служителю и прочимъ лицамъ команды. Если эти правила не соблюдены, распоряженіе объ уменьшеніи жалованья остается безъ послѣдствій.

Тотъ, кто ***, согласно этому параграфу, уволенъ или чье жалованье уменьшено, въ правѣ потребовать копію того, что относительно его увольненія или уменьшенія жалованья внесено въ дневникъ или изложено особо.

§ 90. Если кто либо изъ команды, по вступленіи въ службу *, заболѣетъ или получитъ увѣчье, то капитанъ обязанъ озаботиться объ уходѣ за нимъ на суднѣ или на сушѣ; если онъ однако въ такомъ состояніи, что оказывается неспособнымъ къ исполненію своей службы въ теченіе долгаго времени или заболѣетъ сифилисомъ, то онъ можетъ быть немедленно уволенъ. Если это случится заграницею, то капитанъ

долженъ передать его консулу или, если консула въ томъ мѣстѣ нѣтъ, инымъ способомъ озаботиться о надежномъ за нимъ уходѣ.

Судовый служитель, уволенный, по причинѣ увѣчья или болѣзни, которыя онъ навлекъ на себя по своей винѣ **, или по причинѣ сифилиса, получаетъ жалованье за время до прекращенія службы и изъ этого жалованья могутъ быть покрыты издержки по его лѣченію. Если онъ не былъ уволенъ, то за то время, въ теченіе котораго онъ не могъ исполнять своей работы, онъ не получаетъ жалованья и самъ оплачиваетъ издержки по лѣченію.

Во всѣхъ другихъ случаяхъ увѣчья или болѣзни, больной, если онъ не уволенъ, получаетъ за время болѣзни полное жалованье и необходимое содержаніе на счетъ судохозяевъ. Но если онъ уволенъ, то онъ получаетъ жалованье до увольнительнаго опроса или, если таковой не имѣлъ мѣста, до дня отхода судна въ море, и дальнѣйшее лѣченіе происходитъ на счетъ судохозяевъ въ теченіе четырехъ недѣль ***, если это въ королевствѣ или въ такомъ мѣстѣ заграницей, гдѣ судовый служитель могъ быть уволенъ въ силу наемнаго договора ****; въ противномъ случаѣ въ теченіе двѣнадцати ***** недѣль отъ увольнительнаго опроса или, если таковой не имѣлъ мѣста, отъ отхода судна.

Если норвежскаго консула нѣтъ тамъ, гдѣ больной можетъ быть ему переданъ и капитанъ чрезъ это вынужденъ былъ на лѣченіе больного норвежскаго судоваго служителя заграницей сдѣлать издержки, которыя на основаніи настоящихъ правилъ для судохозяевъ не обязательны, то судохозяева въ правѣ требовать возмѣщенія этихъ издержекъ отъ казны. Эта послѣдняя требованія противъ судоваго служителя не можетъ пріобрѣсти ******.

§ 91. Если отъ предстоящаго рейса приходится отказаться по причинѣ войны, блокады, задержанія судна въ портѣ по распоряженію властей, воспрещенія вывоза или ввоза, задержки отъ льда или поврежденія, дѣлающаго судно неспособнымъ къ плаванію, или если плаваніе судна или его продолженіе вслѣдствіе наступленія одной изъ подобныхъ причинъ должно прерваться на долгое время, то команда можетъ быть уволена съ полученіемъ жалованья по день увольненія.

Если судно подверглось крушенію или послѣ наступленія несчастнаго случая объявлено негоднымъ къ исправленію, или взято въ плѣнъ и объявлено законнымъ призомъ, или захвачено морскими разбойниками, то служебныя отношенія команды и вмѣстѣ съ тѣмъ ихъ право на даль-

нѣйшее жалованье прекращаются. Если судно подверглось крушенію, то команда, несмотря на это, обязана за соотвѣтствующее вознагражденіе принять участіе въ спасаніи и остаться на мѣстѣ для учиненія морского протеста.

§ 92. Въ случаѣ прекращенія рейса по какой либо иной, неупомянутой въ § 91, причинѣ, или въ случаѣ увольненія судоваго служителя безъ законнаго основанія и * безъ особаго основаннаго на договорѣ повода, уволенный имѣетъ право на жалованье и путевое вознагражденіе, согласно правиламъ § 86; тоже имѣетъ мѣсто, когда судно зазимуетъ въ иностранномъ портѣ и команда будетъ уволена, но съ тѣмъ различіемъ, что опредѣленное въ томъ параграфѣ дополнительное вознагражденіе не выдается.

§ 93. Въ случаѣ смерти кого либо изъ судовой команды жалованье начисляется по день смерти, если право умершаго на жалованье вслѣдствіе болѣзни или по иной причинѣ не прекратилось раньше. Если судовый служитель умеръ во время службы или послѣ увольненія по причинѣ болѣзни или увѣчья, дающихъ ему право на попеченіе со стороны судохозяевъ, то и издержки по погребенію его падаютъ на нихъ-же *.

Въ случаѣ невозможности опредѣлить моментъ наступленія несчастнаго случая, отъ котораго погибло судно, жалованье команды исчисляется по правилу § 67.

§ 94. Если жалованье за рейсъ условлено въ опредѣленной суммѣ и затѣмъ рейсъ измѣненъ, такъ что онъ долженъ продлиться долѣе того, что предполагалось при наймѣ, то команда получаетъ право на соотвѣтствующую прибавку; если же рейсъ сократится, то команда сохраняетъ право на все условленное жалованье. Дополнительное вознагражденіе полагается не только по причинѣ задержки, которая составляетъ слѣдствіе произвольнаго распоряженія судохозяина или капитана, или въ которой они виновны въ томъ или другомъ смыслѣ, но и за время, въ теченіе котораго судно по причинѣ войны, блокады, задержанія судна въ портѣ по распоряженію властей, воспрещенія вывоза или ввоза, задержки отъ льда, вынуждено оставаться въ бездѣйствіи или если оно задержано въ портѣ необходимости, куда оно укрылось для исправленія или для нуждъ груза, а равно и за время, которое судно при нагрузкѣ или разгрузкѣ было задержано долѣе установленнаго

срока; однако, дополнительное вознагражденіе не полагается за задержку, если она не превысила восьми дней, а также * если рейсъ, не смотря на задержку, не превысилъ предполагавшагося при наймѣ времени.

§ 95. Если составъ команды во время рейса уменьшился, но работа на суднѣ исполнялась оставшимися, то сбереженное чрезъ уменьшеніе состава команды жалованье за время нахожденія судна въ морѣ распредѣляется между оставшимися соразмѣрно увеличившейся работѣ каждаго изъ нихъ.

Однако, подобнаго распредѣленія нельзя требовать, если составъ команды уменьшился чрезъ побѣгъ и произошло это при такихъ обстоятельствахъ, что можетъ быть доказано *, что оставшіеся могли этому воспрепятствовать.

§ 96. Если капитанъ, встрѣтивъ крайнюю необходимость (см. § 44) *, заставитъ команду работать при разгрузкѣ или нагрузкѣ въ воскресный или иной, признаваемый въ королевствѣ праздничнымъ, день, то каждый, принимавшій участіе въ такой работѣ **, получаетъ особое вознагражденіе—въ размѣрѣ половины дневного жалованья за каждый, хотя-бы только начавшійся, двухчасовой періодъ работы. Это правило*** не примѣняется къ судамъ, совершающимъ правильные рейсы между опредѣленными пунктами по опубликованному росписанію.

§ 97. Судовый служитель, нанятый на опредѣленный рейсъ, который, однако, вслѣдствіе перемѣны мѣста назначенія окончился не въ томъ портѣ, гдѣ по наемному договору долженъ былъ произойти увольнительный опросъ, получаетъ право на полное возмѣщеніе издержекъ, потребныхъ на проѣздъ въ условленный портъ и на содержаніе во время пути.

§ 98. Если служба норвежскихъ судовыхъ служителей по одной изъ упомянутыхъ въ § 91 причинъ прекратилась въ иностранномъ государствѣ или если норвежскіе судовые служители, по причинѣ увѣчья или болѣзни, дающихъ право, согласно § 90, на попеченіе со стороны судохозяевъ, будутъ уволены, то они имѣютъ право на безплатный обратный проѣздъ и содержаніе до порта приписки *. Если судно погибло или вслѣдствіе понесеннаго поврежденія признано негоднымъ къ исправленію, или захвачено морскими разбойниками, то издержки падаютъ на казну; то же имѣетъ мѣсто, когда судно взято въ плѣнъ и объявлено

законнымъ призомъ, если капитанъ, выходя въ послѣдній разъ въ море, не зналъ, что вспыхнула война и это въ то время не было извѣстно также въ мѣстѣ отхода судна. Во всѣхъ иныхъ случаяхъ издержки несутъ судохозяева **.

Все ***, что здѣсь постановлено относительно норвежскихъ судовыхъ служителей, примѣняется также и къ шведскимъ судовымъ служителямъ, служащимъ на норвежскомъ суднѣ, пока соотвѣтствующее правило относительно норвежскихъ судовыхъ служителей существуетъ въ Швеціи, но съ тѣмъ, что шведскіе судовые служители должны быть доставляемы въ ближайшій шведскій портъ.

Если судовому служителю, имѣющему право на безплатный обратный проѣздъ, предложена служба на шведскомъ, норвежскомъ или датскомъ суднѣ, отправляющемся въ страну, куда онъ долженъ быть доставленъ ****, или въ портъ, изъ котораго онъ легко можетъ добраться до родины, то онъ обязанъ принять предложенную должность, если она не ниже той, на которую онъ былъ нанятъ.

§ 99. Во время рейса судовый служитель можетъ потребовать уплаты заслуженнаго жалованья или наличными деньгами, если судно стоитъ въ портѣ, или переводомъ на судохозяевъ. Однако, до увольнительнаго опроса капитанъ можетъ удержать половину той части жалованья, которую самъ судовый служитель согласился получать во время рейса *. Внѣ ** указанныхъ въ § 76 случаевъ до окончанія времени службы безъ согласія самого судоваго служителя не можетъ быть прервана назначенная имъ выдача части его жалованья въ пользу оставленныхъ имъ родныхъ [1]), если не сдѣлано оговорки въ противоположномъ смыслѣ или если остатка жалованья недостаточно на покрытіе штрафовъ или убытковъ, возложенныхъ на судоваго служителя за время его службы.

Если судовому служителю уплачено въ видѣ задатка болѣе того, что ему при разсчетѣ по его праву на жалованье причитается, то никакая часть задатка не можетъ быть потребована обратно, если случай не подходитъ подъ дѣйствіе §§ 86—88, 90 ч. 3, 91—93.

---

[1]) Въ Норвегіи существуетъ общераспространенный обычай, что судовые служители, оставляющіе при отъѣздѣ родныхъ, получаютъ отъ капитана приказы, по которымъ роднымъ ежемѣсячно выдается судохозяиномъ или его мѣстнымъ уполномоченнымъ извѣстная часть жалованья судоваго служителя.

§ 100. Принадлежащее къ составу команды лицо, несогласное съ разсчетомъ капитана, можетъ требовать провѣрки этого разсчета чрезъ начальство, обязанное произвести увольнительный опросъ (Afmönstringen).

Споръ, могущій возникнуть между капитаномъ и кѣмъ либо изъ команды во время нахожденія судна въ иностранномъ государствѣ по поводу служебныхъ отношеній, подлежитъ разрѣшенію консула въ мѣстѣ возникновенія спора или въ мѣстѣ первой же остановки, гдѣ есть норвежскій консулъ.

Рѣшеніе консула * связываетъ стороны временно, до предъявленія иска въ королевствѣ.

§ 101. Если кто либо изъ судовой команды откажется подчиниться приказанію или выкажетъ сопротивленіе по службѣ, то капитанъ или тотъ, кто во время его отсутствія или сопротивленія приказанію управляетъ судномъ, можетъ посредствомъ примѣненія силы привести его къ повиновенію. Если судно въ опасности, или въ командѣ обнаруживается мятежный духъ, или если надобность потребуетъ, то дозволительно для возстановленія порядка и повиновенія принять потребныя мѣры и каждый изъ моряковъ даже безъ требованія обязанъ оказать начальнику помощь.

Если тотъ, кто отказался повиноваться, потерпитъ чрезъ то убытки, то онъ не пріобрѣтаетъ никакого права, развѣ начальникъ не примѣнилъ строгихъ мѣръ, требовавшихся обстоятельствами.

§ 102. Если кто либо изъ команды провинится въ одномъ изъ нижепоименованныхъ проступковъ противъ службы и порядка, то онъ наказывается капитаномъ лишеніемъ жалованья:

1) не болѣе, какъ за полмѣсяца, если онъ покинетъ свой постъ на рулѣ или вахтѣ или если на такомъ посту его найдутъ спящимъ или пьянымъ, если онъ будетъ неосторожно обращаться съ огнемъ, если допуститъ неприличное обращеніе въ отношеніи начальника или выкажетъ неповиновеніе по службѣ;

2) не болѣе, какъ за четверть мѣсяца, если онъ пропуститъ вахту или не исполнитъ возложеннаго на него служебнаго порученія, или при исполненіи служебныхъ обязанностей его найдутъ спящимъ или пьянымъ, если онъ тайкомъ пронесетъ на судно водку или иной

опьяняющій напитокъ или безъ дозволенія унесетъ съ судна свое имущество;

3) не болѣе, какъ за четверть мѣсяца, если онъ безъ дозволенія сойдетъ на берегъ, но въ тотъ же день возвратится обратно и не болѣе, какъ за полмѣсяца, если возвратится позднѣе;

4) не болѣе, какъ за одинъ или за два дня, если онъ возвратится изъ дозволеннаго ему отпуска на берегъ не своевременно, хотя и въ тотъ же день и не болѣе, какъ за четверть мѣсяца, если возвратится позднѣе;

5) не болѣе, какъ за четыре дня, если онъ безъ дозволенія покинетъ ботъ, съ которымъ отправленъ на берегъ, если заведетъ ссоры и пререканія на суднѣ или вообще при отправленіи служебныхъ обязанностей, или безъ дозволенія проведетъ на судно постороннее лицо, или скроетъ таковое на суднѣ или инымъ образомъ нарушитъ добрые нравы и порядокъ.

Если провинятся штурманъ или главный машинистъ, то они наказываются вдвое строже, чѣмъ другой судовый служитель.

Если лицо, которое однажды уже было наказано, снова провинится въ томъ же самомъ проступкѣ, то наказаніе можетъ быть повышено до двойнаго размѣра.

Однако, вслѣдствіе наложенія подобныхъ взысканій, можетъ быть удержано не болѣе четвертой части * той суммы, которая при увольнительномъ спросѣ окажется заработанною виновнымъ за рейсъ.

Когда этотъ предѣльный размѣръ достигнутъ, капитанъ имѣетъ право прибѣгнуть къ аресту, но не долѣе, какъ на 48 часовъ **.

§ 103. Капитанъ, прежде чѣмъ примѣнить установляемую § 102 карающую власть, долженъ въ присутствіи двухъ старшихъ лицъ команды допросить совершившаго проступокъ, но до истеченія двѣнадцати часовъ послѣ совершенія проступка, если нѣтъ особой причины произвести допросъ раньше. Что при этомъ выяснится, а равно и наказаніе, которое капитанъ наложитъ, должно быть внесено въ дневникъ, если таковой ведется на суднѣ, въ противномъ случаѣ излагается на письмѣ особо; внесенное въ дневникъ или изложенное на письмѣ особо прочитывается виновному и свидѣтелямъ и справедливость прочитаннаго удостовѣряется подписями присутствующихъ. Если капитанъ этихъ правилъ не соблюдетъ, то его распоряженіе относительно вычета изъ жалованья остается безъ послѣдствій *.

*

Вышеизложенный порядокъ долженъ быть соблюденъ и въ томъ случаѣ, когда капитанъ предпочтетъ вмѣсто наложенія взысканія собственною властью возбудить по совершенному проступку дѣло посредствомъ подачи жалобы въ судъ, согласно § 308.

Право наложить взысканіе или сдѣлать оговорку о подачѣ жалобы отпадаетъ, если капитанъ не воспользуется имъ въ теченіе недѣли по совершеніи проступка.

Капитанъ можетъ до увольнительнаго опроса наложенное имъ взысканіе отмѣнить въ полномъ объемѣ или въ части. Отмѣна эта, чтобы она имѣла силу, должна быть внесена въ дневникъ или отмѣчена инымъ образомъ, а также удостовѣрена подписью двухъ лицъ.

§ 104. Если тотъ, кто наказанъ капитаномъ вычетомъ изъ жалованья, пожелаетъ предъявить искъ, то онъ долженъ подать въ судъ свою жалобу въ теченіе трехъ дней по прибытіи судна въ отечественный портъ, гдѣ оно должно разгружаться, нагружаться или разснаститься и гдѣ оно должно оставаться не менѣе означеннаго срока *. Срокъ исчисляется отъ увольнительнаго опроса, если таковой имѣетъ мѣсто. Капитанъ не въ правѣ отказать ему въ отпускѣ на берегъ для предъявленія иска.

Судовый служитель, уволенный въ иноземномъ портѣ, приноситъ свою жалобу мѣстному норвежскому консулу, рѣшеніе коего временно принимается въ основаніе разсчета. Затѣмъ въ теченіе года какъ капитанъ, такъ и уволенный судовый служитель могутъ въ портѣ приписки судна предъявить искъ въ судѣ; въ этомъ же судѣ судовый служитель можетъ въ теченіе года послѣ его увольненія предъявить искъ противъ распоряженія и разсчета капитана, если въ томъ иноземномъ портѣ, гдѣ онъ былъ уволенъ, не было норвежскаго консула. Судовый служитель въ правѣ потребовать копію того, что въ силу § 103, относительно наложеннаго на него взысканія внесено въ дневникъ или отмѣчено иначе.

§ 105. Жалованье, удержанное въ силу § 102, можетъ быть употреблено на возмѣщеніе издержекъ и убытковъ, причиненныхъ во время рейса виновнымъ судохозяину, если только объ этомъ была внесена въ дневникъ отмѣтка * и причитающагося судовому служителю жалованья недостаточно на погашеніе требованія. То, что затѣмъ еще остается, поступаетъ въ пользу учрежденія, основаннаго въ интересѣ мореходства и мореходцевъ, согласно ближайшимъ правиламъ, изданнымъ королемъ **:

сумма, причитающаяся подлежащему учрежденію, доставляется ему или начальствомъ, производившимъ увольнительный опросъ, если означенная сумма поступила къ нему при опросѣ, или консуломъ, если судовый служитель уволился за границей ***, или капитаномъ, если судовый служитель покинулъ службу, не подвергшись увольнительному опросу.

§ 106. Если судовый служитель скроется и до отхода судна добровольно не возвратится, то заслуженное жалованье и оставшееся на суднѣ его имущество поступаютъ въ пользу судохозяевъ *.

За время самовольнаго отсутствія съ судна судовый служитель не получаетъ жалованья.

§ 107. Если есть основаніе къ подозрѣнію, что замышляется побѣгъ, то капитанъ можетъ держать принадлежащія командѣ вещи подъ присмотромъ, пока можно опасаться побѣга. Если кто либо изъ команды захваченъ при покушеніи къ бѣгству или пойманъ послѣ бѣгства, то капитанъ въ правѣ продержать его подъ арестомъ на суднѣ или на берегу до отхода судна.

§ 108. Лица, нанятыя на судно, но не принадлежащія собственно къ составу судовой команды, обязаны подчиняться распоряженіямъ капитана, касающимся порядка на суднѣ, а также по мѣрѣ силъ исполнять работы, которыя капитанъ находитъ нужными для безопасности судна. Они подчиняются правиламъ §§ 81, 101 и 102.

Лица эти, будучи наняты капитаномъ или судохозяевами, пользуются такими же правами, какъ и команда, однако *, при исчисленіи упоминаемаго въ § 87 большинства, они въ разсчетъ не принимаются.

ПЯТАЯ ГЛАВА.

О фрахтованіи судна.

(Om Befragtning).

§ 109. Договоръ фрахтованія судна удостовѣряется на письмѣ (Certeparti), если одна изъ сторонъ этого потребуетъ.

§ 110. Договоръ фрахтованія судна * не распространяется, безъ особаго соглашенія, на открытую палубу (aabne Daek), каюту (Kahyt) и

другія части судна (andre Rum), предназначенныя для помѣщенія команды или для храненія судоваго провіанта, топлива и другихъ, потребныхъ для плаванія, предметовъ.

Въ подобныхъ помѣщеніяхъ и на палубѣ нельзя грузить товары за счетъ третьихъ лицъ безъ согласія фрахтователя; если это произойдетъ, то фрахтовщикъ обязанъ уплатить ему въ обычномъ размѣрѣ фрахтъ за эти товары и возмѣстить всѣ причиненные этимъ убытки **.

§ 111. Если къ условленному во фрахтовомъ договорѣ сроку судно не станетъ на назначенное мѣсто нагрузки или къ условленному во фрахтовомъ договорѣ сроку не будетъ готово къ принятію груза, то фрахтователь въ правѣ отступиться отъ договора; онъ имѣетъ сверхъ того право на возмѣщеніе * причиненныхъ ему просрочкой убытковъ, если не будетъ доказано, что просрочка не можетъ быть вмѣнена въ вину ни судохозяину, ни капитану **.

Если во фрахтовомъ договорѣ не опредѣленъ срокъ начатія нагрузки, то фрахтователь не можетъ отказаться отъ договора, если не докажетъ, что опозданіе можетъ быть вмѣнено въ вину судохозяину или капитану ***.

Отправитель, желающій сохранить за собою право на вознагражденіе, не отказываясь отъ договора, долженъ оговорить это, прежде чѣмъ начать доставку груза.

§ 112. Фрахтователь можетъ уступить свое право по фрахтовому договору другому лицу, оставаясь, не смотря на то, отвѣтственнымъ за исполненіе обязательствъ, лежащихъ на немъ въ силу фрахтоваго договора.

§ 113. Безъ дозволенія фрахтователя его грузъ не можетъ быть отправленъ не на томъ суднѣ, которое названо въ договорѣ, развѣ нагрузкѣ воспрепятствуетъ одинъ изъ тѣхъ крайнихъ случаевъ, о которыхъ упоминается въ §§ 160 и 161 *. Если же такого случая не было, то фрахтователь имѣетъ право на возмѣщеніе ** всѣхъ проистекающихъ изъ этого убытковъ.

§ 114. Если мѣсто нагрузки въ портѣ не условлено *, то капитанъ самъ воленъ его избрать, но это должно быть обычное мѣсто нагрузки. Если фрахтователь имѣетъ право указать мѣсто нагрузки и воспользуется своимъ правомъ, прежде нежели судно поставлено на из-

бранное капитаномъ мѣсто, то капитанъ въ этомъ случаѣ обязанъ поставить судно на указанное мѣсто, если доступъ къ нему открытъ, если судно можетъ тамъ стоять свободно и безопасно, а также если оно можетъ безпрепятственно его покинуть по принятіи груза. Если фрахтователей нѣсколько, то указаніе только тогда обязательно для капитана, если оно сдѣлано всѣми ими единогласно.

Фрахтователь, договорившій все судно или опредѣленную его часть, въ правѣ потребовать, чтобы судно было поставлено на другое, избранное имъ въ портѣ, мѣсто нагрузки **, но въ такомъ случаѣ онъ несетъ всѣ связанные съ этимъ расходы ***.

§ 115. Тотъ, кто нагрузитъ на судно товары, которые по своему свойству могутъ быть опасны для судна или для остального груза, причемъ не заявитъ объ этомъ ихъ свойствѣ и не соблюдетъ предписанныхъ для перевозки подобнаго рода груза правилъ, отвѣчаетъ за всѣ убытки и расходы, которые будутъ этимъ причинены *. То же имѣемъ мѣсто, если кто либо нагрузитъ товары безъ вѣдома капитана или погруженные товары не вѣрно означитъ; въ этихъ случаяхъ отправитель сверхъ того обязанъ уплатить наивысшій, существовавшій въ мѣстѣ нагрузки, фрахтъ.

Товары могутъ быть сгружены на берегъ на счетъ отправителя или, если они обнаружены послѣ выхода судна въ море, даже выброшены за бортъ, если они не могутъ быть оставлены на суднѣ безъ опасности для него; однако, во всякомъ случаѣ фрахтъ уплачивается полностью.

§ 116. При нагрузкѣ фрахтователь обязанъ доставить товары къ судну, дальнѣйшая же нагрузка—дѣло фрахтовщика, который несетъ всѣ издержки по укладкѣ и даетъ подстилку и покрышку для товаровъ.

Если судно сидитъ такъ глубоко, что не можетъ стать ни на указанное, ни, за отсутствіемъ соглашенія, на обычное мѣсто нагрузки въ портѣ, то капитанъ доставляетъ товары съ берега на судно на свой счетъ.

§ 117. Капитанъ не въ правѣ безъ согласія отправителя ни грузить его товары на палубѣ судна (см. § 190) или на свои лодки (Baade), ни размѣщать ихъ на внѣшней сторонѣ судна.

§ 118. Фрахтователь * имѣетъ право на то, чтобы капитанъ держалъ судно готовымъ къ нагрузкѣ въ теченіе извѣстнаго времени (время

нагрузки) (Liggedage) безъ вознагражденія, а затѣмъ въ теченіе дальнѣйшаго времени (время простоя) (Overliggedage) за особое вознагражденіе **.

Время нагрузки начинается съ утра перваго будничнаго дня послѣ того, какъ судно стало на надлежащее мѣсто, готовое къ нагрузкѣ и капитанъ извѣстилъ объ этомъ отправителя ***, или съ утра втораго будничнаго дня, если извѣщеніе сдѣлано послѣ четырехъ часовъ **** пополудни, а также въ воскресный или праздничный день *****. Если отправитель неизвѣстенъ или не розысканъ, то извѣщеніе должно быть сдѣлано чрезъ публикацію въ одной изъ мѣстныхъ газетъ или другимъ употребительнымъ въ томъ мѣстѣ способомъ.

§ 119. За отсутствіемъ иного соглашенія, продолжительность времени нагрузки опредѣляется по чистой вмѣстимости (Nettodraegtigheden) судна * такимъ образомъ:

	Число регистровыхъ тоннъ.	Для парусныхъ судовъ.	Для паровыхъ судовъ.
Если судно не превышаетъ	50	4 дня	2 дня
Отъ 50 до	100 —	6 »	
» 100 —	150 —	7 »	3 »
» 150 —	200 —	8 »	
» 200 —	250 —	9 »	
» 250 —	300 —	10 »	4 »
» 300 —	400 —	11 »	
» 400 —	500 —	12 »	5 »
» 500 —	600 —	13 »	
» 600 —	750 —	14 »	6 »
» 750 —	900 —	15 »	
» 900 —	1,100 —	16 »	7 »
» 1,100 —	1,350 —	17 »	8 »
» 1,350 —	1,650 —	18 »	9 »
» 1,650 —	2,000 —	19 »	10 »

Если вмѣстимость судна превосходитъ 2000 тоннъ, то на нагрузку какъ паруснаго, такъ и парового судна прибавляется по одному дню на каждыя лишнія 400 тоннъ и т. д.

Въ счетъ времени нагрузки не засчитываются ни воскресные, ни праздничные дни, ни тѣ дни, когда по причинѣ препятствій со стороны

судна нагрузка не можетъ быть производима, но время, не превышающее половины рабочаго дня, считается за полдня.

Если срокъ нагрузки опредѣленъ извѣстнымъ числомъ дней, слѣдующихъ одинъ за другимъ, то въ это число включаются воскресные и праздничные дни.

Въ счетъ времени нагрузки засчитывается остановка, происходящая вслѣдствіе отвода судна на другое мѣсто нагрузки въ портѣ въ силу § 114 ч. 2.

§ 120. Продолжительность времени простоя, если не было иного соглашенія, составляетъ половину времени нагрузки. Простой исчисляется днями, слѣдующими одинъ за другимъ непосредственно.

Вознагражденіе за время простоя, за отсутствіемъ иного соглашенія, полагается по тридцати эръ (Öre) въ день на парусное и по сорока эръ на паровое судно съ регистровой тонны, исчисляемой по чистой вмѣстимости судна. Рабочее время, не превышающее половины рабочаго дня, считается за полдня, превышающее половину дня—за день.

Деньги за простой выплачиваются поденно *. Капитанъ, если эти деньги по его требованію не будутъ уплачены, и не будетъ обезпечена ихъ уплата, можетъ, смотря по обстоятельствамъ, или пріостановить дальнѣйшую нагрузку, пока не послѣдуетъ платежа, чѣмъ не прерывается теченіе простойныхъ дней, или считать договоръ со стороны фрахтователя прекращеннымъ; тогда фрахтователь обязанъ уплатить какъ фрахтъ полностью, такъ и накопившіяся деньги за простой.

Въ случаѣ неплатежа денегъ за простой въ то время, когда судно готово къ отходу, капитанъ во всякомъ случаѣ имѣетъ право сдѣлать отмѣтку относительно неуплаченной суммы на коносаментѣ.

§ 121. Изложенныя выше правила относительно опредѣленія времени нагрузки и простоя не примѣняются къ судамъ, совершающимъ правильные рейсы между опредѣленными пунктами по заранѣе распубликованному росписанію.

§ 122. По истеченіи простойныхъ дней капитанъ не обязанъ ждать дальнѣйшей доставки груза; но всѣ товары, которые доставлены до истеченія простоя, онъ долженъ принять даже въ томъ случаѣ, если нагрузка и укладка ихъ потребуютъ дальнѣйшей остановки, за что онъ, однако, имѣетъ право на полное вознагражденіе *, по крайней мѣрѣ, какъ

за время простоя, о чемъ ** онъ, въ случаѣ неплатежа, въ правѣ сдѣлать отмѣтку на коносаментѣ.

§ 123. Если предметъ нагрузки отдѣльныя мѣста груза (Stykgods), то отправитель обязанъ доставить ихъ по вызову капитана; если отправитель неизвѣстенъ или не розысканъ, то вызовъ капитана долженъ послѣдовать въ порядкѣ, указанномъ въ § 118 для однороднаго случая. Если затѣмъ грузъ не будетъ доставленъ во время, чтобы онъ могъ быть своевременно нагруженъ и уложенъ, то капитанъ не обязанъ его принимать, но онъ равнымъ образомъ можетъ требовать фрахта полностью (см. однако § 130) *.

Для доставки груза на упоминаемыя въ § 121 суда особаго вызова со стороны капитана не требуется.

§ 124. Въ случаѣ требованія отправителя, капитанъ обязанъ лично или чрезъ штурмана выдавать въ пріемѣ груза по мѣрѣ его доставки росписки. Эти росписки возвращаются капитану, когда подписанъ коносаментъ или когда грузъ выгруженъ обратно (см. § 127) *.

§ 125. За отсутствіемъ иного соглашенія *, отправитель обязанъ вручить капитану до истеченія опредѣленнаго для доставки груза срока необходимыя для отправленія груза бумаги. Если онъ промедлитъ и вслѣдствіе этого отходъ судна запоздаетъ, то капитанъ можетъ требовать вознагражденіе ** по крайней мѣрѣ въ томъ же размѣрѣ, какъ за простойные дни и въ случаѣ неплатежа сдѣлать о томъ отмѣтку на коносаментѣ.

Капитанъ обязанъ приложить стараніе къ тому, чтобы быть готовымъ къ отплытію, какъ только полученъ грузъ и доставлены необходимыя бумаги. Если онъ выкажетъ въ этомъ нерадѣніе или вообще запоздаетъ съ отбытіемъ, то отправитель въ правѣ потребовать возмѣщенія причиненныхъ ему тѣмъ убытковъ *** и затѣмъ, смотря по обстоятельствамъ, отказаться отъ договора.

§ 126. Зафрахтовавшій все судно въ правѣ, уплативъ половину фрахта и сверхъ того вознагражденіе за простой и за могущую послѣдовать дальнѣйшую задержку судна, отказаться отъ договора, если онъ заявитъ свой отказъ прежде, нежели судно выйдетъ изъ мѣста, откуда долженъ былъ начаться рейсъ. Въ случаѣ недоставленія груза до истеченія времени простоя, фрахтователь считается отказавшимся отъ дого-

вора. Если договоръ обнимаетъ нѣсколько рейсовъ, то уплачивается половина фрахта за первый и четвертая часть за остальные, но половина фрахта за оба, если одинъ рейсъ туда, а другой—обратно.

Въ случаѣ фрахтователь не доставитъ всего условленнаго груза, капитанъ не обязанъ отправиться въ плаваніе, если фрахтователь не представитъ ему фрахта полностью и за тотъ грузъ, котораго онъ не доставилъ, и сверхъ того возмѣщенія издержекъ, причиненныхъ неполною сдачею груза или обезпеченія всѣхъ этихъ платежей. Если, не смотря на требованіе, платежа до истеченія времени простоя не послѣдуетъ и обезпеченія не будетъ представлено, то капитанъ въ правѣ считать фрахтователя отказавшимся отъ договора, но фрахтователь обязанъ уплатить фрахтъ и вознагражденіе, какъ постановлено выше.

Если коносаментъ уже выданъ, то примѣняется § 141.

§ 127. Если по причинѣ прекращенія договора нагруженные товары въ предусмотрѣнныхъ § 126 случаяхъ будутъ сгружены обратно, то фрахтователь обязанъ возмѣстить капитану всѣ издержки по нагрузкѣ и разгрузкѣ и затѣмъ, если судно будетъ задержано свыше времени простоя, дать вознагражденіе, по крайней мѣрѣ, какъ за простойные дни *.

§ 128. Если лицо, зафрахтовавшее все судно, желаетъ отказаться отъ договора послѣ того, какъ судно вышло изъ мѣста, откуда рейсъ начался, то онъ обязанъ уплатить фрахтъ полностью, вознагражденіе за время простоя и за дальнѣйшую, могущую произойти задержку; однако уплачивается только три четверти фрахта, если судно, въ силу фрахтоваго договора, должно отправиться въ другое мѣсто, чтобы тамъ принять грузъ и отказъ отъ договора заявленъ раньше, чѣмъ судно прибудетъ въ мѣсто нагрузки, или если договоръ прекратится потому, что фрахтователь въ предусмотрѣнномъ § 126 ч. 2 случаѣ уклоняется отъ исполненія своихъ обязанностей. Если договоръ касается нѣсколькихъ рейсовъ, то фрахтъ уплачивается полностью за тотъ рейсъ, который уже начался, половина фрахта за слѣдующій и четвертая часть за остальные; если предметъ договора—рейсъ въ опредѣленное мѣсто и непосредственное возвращеніе оттуда, то уплачивается три четверти фрахта за оба рейса, если договоръ прекратился прежде, чѣмъ обратный рейсъ начался.

Послѣ отхода судна фрахтователь можетъ потребовать его разгрузки только въ томъ мѣстѣ, куда судно зайдетъ по другой причинѣ и онъ

долженъ кромѣ упомянутаго фрахта возмѣстить капитану особыя издержки и убытки *, причиненные разгрузкою между портомъ отправленія и портомъ назначенія.

Если коносаментъ уже выданъ, то примѣняется § 141.

§ 129. Если судно зафрахтовано по частямъ и всѣ фрахтователи согласны на прекращеніе договора, то къ каждому изъ нихъ примѣняются правила §§ 126—128. Если фрахтователи не согласны между собою, то тотъ, кто желаетъ прекращенія договора въ отношеніи своей части, уплачиваетъ фрахтъ полностью и деньги за простой, если таковыя причитаются, и кромѣ вознагражденія за дальнѣйшую задержку возмѣщаетъ всѣ издержки, причиненныя его выходомъ. Отдѣльный фрахтователь только тогда можетъ потребовать сгруженія уже нагруженныхъ товаровъ, если оно можетъ послѣдовать безъ убытковъ для остальныхъ фрахтователей вслѣдствіе опозданія рейса или по иной причинѣ и онъ во всякомъ случаѣ обязанъ возмѣстить убытки, потери и издержки, причиненные капитану разгрузкою.

§ 130. Фрахтователь, который въ силу §§ 123, 126, 128 или 129 * обязанъ уплатить фрахтъ полностью за грузъ, недоставленный на суднѣ въ портъ назначенія, можетъ потребовать вычета тѣхъ особыхъ издержекъ, которыя вслѣдствіе преждевременной разгрузки сберегутся для судна. Если капитанъ вмѣсто сгруженнаго приметъ другой грузъ, то половина фрахта за этотъ послѣдній идетъ въ счетъ того, что должно быть уплачено прежнимъ фрахтователемъ.

§ 131. Тотъ, кто наложитъ арестъ на нагруженные товары или установитъ на нихъ закладное право, можетъ потребовать сдачи ихъ на тѣхъ же условіяхъ, на какихъ и фрахтователь могъ-бы требовать ихъ сгруженія *.

§ 132. По нагрузкѣ товаровъ капитанъ или тотъ, кто вмѣсто него на это уполномоченъ, обязанъ, по требованію отправителя, выдать коносаментъ, который содержитъ его признаніе въ пріемѣ товаровъ и его обязательство доставить эти товары въ мѣсто назначенія, согласно тому, что установлено въ договорѣ.

Коносаментъ долженъ содержать въ себѣ, кромѣ подписи выдающаго его лица, дня и мѣста выдачи, еще названіе судна, означеніе

нагруженныхъ товаровъ, получателя ихъ и мѣста назначенія. Кромѣ того, каждая сторона можетъ потребовать означенія имени капитана, если не онъ самъ подписываетъ коносаментъ, имени отправителя, мѣста приписки судна, есть-ли судно парусное или паровое, рода, свойства, вѣса, количества и марокъ товаровъ, условленнаго фрахта со ссылкою на фрахтовый договоръ въ полномъ его объемѣ или на отдѣльныя его постановленія.

§ 133. Коносаментъ выдается въ такомъ количествѣ образцовъ, какое потребуетъ отправитель; онъ можетъ потребовать выдачи одного коносамента на всѣ нагруженные товары или особаго на каждую отдѣльную часть ихъ *. Отправитель обязанъ предложить капитану для подписанія въ теченіе опредѣленнаго § 125 срока потребное число образцовъ, а капитанъ можетъ потребовать для себя подписанный отправителемъ образецъ. Капитанъ ни въ какомъ случаѣ не можетъ выдать коносаментъ на товары, которые еще не нагружены.

Когда коносаментъ выдается въ нѣсколькихъ образцахъ, то число ихъ **, за исключеніемъ того образца, который переданъ капитану, отмѣчается въ текстѣ, который долженъ быть во всѣхъ образцахъ одинаковъ. Отправитель однако можетъ потребовать, чтобы различные образцы въ самомъ текстѣ обозначались, какъ первый, второй, третій и т. д.

§ 134. Коносаментъ * можетъ быть выданъ опредѣленному лицу, опредѣленному лицу и его приказу, или на предъявителя; если коносаментъ выданъ просто «приказу», то подъ этимъ понимается приказъ самого отправителя. Коносаментъ можетъ быть переданъ посредствомъ передаточной надписи (Transport) опредѣленному лицу или по бланковой надписи (in blanco), если въ текстѣ нѣтъ словъ «не приказу» или иной ясно выраженной оговорки, воспрещающей передачу.

Всякій, кто по содержанію текста коносамента или черезъ правильный, преемственный, продолжающійся до него рядъ передачъ или чрезъ бланковую передачу является законнымъ держателемъ коносамента, можетъ потребовать сдачи груза.

§ 135. Если мѣсто разгрузки въ портѣ не условлено *, то капитанъ самъ воленъ его избрать, но это должно быть обычное мѣсто разгрузки. Если получатель груза имѣетъ право указать мѣсто разгрузки и воспользуется этимъ правомъ прежде, нежели судно станетъ на избранное

капитаномъ мѣсто, то капитанъ обязанъ въ такомъ случаѣ поставить судно на указанное мѣсто, если доступъ къ нему открытъ и если судно можетъ стоять тамъ свободно и безопасно. Если грузополучателей нѣсколько, то подобное указаніе только тогда обязательно для капитана, если оно сдѣлано всѣми ими единогласно.

Относительно обязанности капитана перевести судно на другое мѣсто примѣняется соотвѣтствующее правило § 114, установленное для нагрузки.

§ 136. При разгрузкѣ (Losning) капитанъ обязанъ выставить грузъ на бортъ судна, а остальныя издержки по разгрузкѣ несетъ получатель.

Если судно сидитъ такъ глубоко, что не можетъ стать ни на указанное, ни, за отсутствіемъ соглашенія, на обычное мѣсто нагрузки въ портѣ, то доставка груза на надлежащее мѣсто разгрузки въ портѣ все таки лежитъ на обязанности капитана.

§ 137. Грузополучатель (Ladningsmodtageren) * имѣетъ право на то, чтобы судно извѣстное время (время разгрузки) (Liggedage) безъ вознагражденія, а затѣмъ дальнѣйшее время (время простоя) (Overliggedage) за особое вознагражденіе было готово къ разгрузкѣ; это, однако, не относится къ судамъ, о которыхъ упоминается въ § 121. Относительно извѣщенія о готовности судна къ разгрузкѣ, исчисленія сроковъ разгрузки и простоя, ихъ продолжительности и вознагражденія за простой примѣняются соотвѣтствующія правила, установленныя въ §§ 118—120 для нагрузки.

Если нагрузка и разгрузка слѣдуютъ одна за другой за счетъ одного и того же лица, то время простоя начинается не ранѣе, какъ по истеченіи времени, назначеннаго на нагрузку и разгрузку совмѣстно.

§ 138. Получатель отдѣльныхъ мѣстъ груза (Stykgods) долженъ явиться за полученіемъ доставленнаго груза по вызову капитана. Если получатель не извѣстенъ или не можетъ быть розысканъ, то вызовъ производится въ порядкѣ, предписанномъ въ § 118 для соотвѣтствующихъ случаевъ.

Отдѣльныя мѣста груза, перевозимыя на упомянутыхъ въ § 121 судахъ, могутъ быть сгружены немедленно безъ особаго вызова.

§ 139. Въ мѣстѣ назначенія капитанъ обязанъ сдать грузъ тому лицу, которое предъявитъ образецъ коносамента, дающій ему право въ

силу § 134 требовать сдачи груза. Этотъ образецъ долженъ быть по окончаніи разгрузки врученъ капитану съ учиненною на немъ роспискою въ полученіи груза, въ обезпеченіе же себя капитанъ можетъ потребовать до начала разгрузки внесенія коносамента на храненіе. По мѣрѣ того, какъ сдача груза подвигается впередъ, капитанъ можетъ требовать учиненія соотвѣтствующей надписи на коносаментѣ или выдачи особыхъ росписокъ въ полученіи.

§ 140. Если явится нѣсколько получателей *, изъ коихъ каждый основываетъ свое право на полученіе груза на предъявленномъ имъ образцѣ коносамента, то капитанъ можетъ ни одному изъ нихъ не выдать груза, однако обязанъ, если стороны не изберутъ единогласно одного получателя, по требованію котораго товары могли бы быть сгружены и доставлены, сложить ихъ въ безопасномъ хранилищѣ и немедленно извѣстить о томъ стороны. Если, однако, различные образцы коносамента въ указанномъ въ § 133 ч. 2 порядкѣ занумерованы, то капитанъ обязанъ сдать грузъ тому получателю, который предъявитъ образецъ съ болѣе раннимъ нумеромъ.

§ 141. Внѣ мѣста назначенія капитанъ не можетъ выдать грузъ, даже когда фрахтовый договоръ прекратился или рейсъ прерванъ, если ему не возвращены всѣ выданные имъ образцы коносамента (см. однако § 167). Это правило не примѣняется, если въ коносаментѣ содержится запрещеніе передачи его, а также если различные образцы въ указанномъ въ § 133 ч. 2 порядкѣ занумерованы; въ послѣднемъ случаѣ держатель образца № 1 имѣетъ право потребовать сдачи груза, хотябы другіе образцы не были предъявлены въ томъ мѣстѣ.

§ 142. Фрахтовщикъ отвѣчаетъ за всякое поврежденіе и убыль *, которымъ подвергся грузъ со времени его принятія до сдачи, если не докажетъ, что поврежденіе или убыль причинены морскимъ несчастіемъ, захватомъ или инымъ несчастнымъ случаемъ, отвращеніе коего было не въ силахъ капитана или команды, или что поврежденіе и убыль произошли вслѣдствіе недостаточности упаковки груза, внутренней порчи, потери вѣса, обычной утечки, смерти животныхъ или свойства самого груза.

Если убытокъ причиненъ тѣмъ, что судно не было приведено въ надлежащее состояніе для плаванія, то фрахтовщикъ не отвѣчаетъ, если

недостатокъ судна не могъ быть обнаруженъ, несмотря на все приложенное имъ стараніе.

§ 143. Если нагруженные товары требуютъ особой заботливости и предосторожности въ обращеніи съ ними, то на это должно быть указано капитану и отчетливо отмѣчено на самомъ грузѣ. Если это было упущено, то нельзя требовать вознагражденія за убытокъ, котораго можно было бы избѣгнуть только при особой заботливости и предосторожности.

Деньги, цѣнныя бумаги и иныя драгоцѣнности не возмѣщаются, если они точно, какъ таковыя, не означены и если ихъ стоимость не показана.

§ 144. Коносаментъ служитъ основаніемъ правоотношеній между капитаномъ и грузополучателемъ и грузъ долженъ быть сданъ получателю согласно содержанію коносамента *. Постановленія фрахтоваго договора, которыя не включены въ коносаментъ, только тогда дѣйствительны въ отношеніи къ грузополучателю, если въ коносаментѣ сдѣлана на нихъ ссылка. Ссылка на фрахтовый договоръ въ отношеніи фрахта, выраженная напр. въ словахъ: «фрахтъ по договору», не обнимаетъ постановленій договора о времени нагрузки, простоя и вознагражденія за нихъ.

Капитанъ не можетъ требовать отъ грузополучателя уплаты должныхъ денегъ за простой и иного вознагражденія по нагрузкѣ, если въ коносаментъ не включена соотвѣтствующая оговорка.

§ 145. Капитанъ, согласно § 144, отвѣчаетъ предъ получателемъ за вѣрность того, что въ коносаментѣ показано о грузѣ *. Если грузъ отосланъ въ закрытомъ помѣщеніи или затюкованнымъ, такъ что содержимое осталось неизвѣстно капитану или если въ коносаментѣ мѣра, вѣсъ или число указаны, но грузъ при пріемѣ измѣренъ, взвѣшенъ и перечисленъ не былъ, о чемъ капитанъ сдѣлалъ отмѣтку въ коносаментѣ, то онъ освобождается отъ отвѣтственности **, если онъ при нагрузкѣ не усмотрѣлъ и даже при приложеніи обычной внимательности не могъ-бы усмотрѣть, что объявленія о грузѣ невѣрны.

§ 146. Если при нагрузкѣ состояніе груза или прочность упаковки не могли быть провѣрены, то капитанъ можетъ посредствомъ

отмѣтки на коносаментѣ (напр. «свободно отъ утечки, поломки и повреждения») освободиться отъ отвѣтственности, согласно § 142. Однако, подобная оговорка не освобождаетъ отъ отвѣтственности, если окажется, что поврежденіе или убыль произошли при такихъ условіяхъ, когда судохозяева, на основаніи § 142, подлежатъ отвѣтственности.

§ 147. Если поврежденіе или недостаточность упаковки нагруженныхъ товаровъ очевидны, то капитанъ обязанъ внести о томъ точную отмѣтку въ коносаментъ. Если онъ не исполнитъ этого, то отвѣчаетъ предъ грузополучателемъ даже тогда, если въ коносаментъ включена оговорка въ родѣ той, о которой упоминается въ § 146.

§ 148. Если при приходѣ судна въ мѣсто разгрузки является основаніе къ предположенію, что грузъ поврежденъ или что часть его утрачена, то грузополучатель можетъ потребовать осмотра груза *, а если при этомъ обнаружится поврежденіе, то и заключенія свѣдущихъ людей о причинѣ его.

Если грузополучатель, принявшій грузъ безъ предварительнаго осмотра, пожелаетъ затѣмъ заручиться возраженіемъ относительно состоянія груза, то онъ долженъ потребовать до истеченія рабочаго дня, слѣдующаго за принятіемъ груза, возможно скорѣйшаго осмотра его. Если онъ этого не сдѣлаетъ, то онъ теряетъ право требовать возмѣщенія убытковъ, если не докажетъ, что поврежденіе или убыль причинены чрезъ обманъ **, проволочку времени или небрежность судохозяина или лица, за дѣйствія котораго, въ силу § 8, отвѣчаетъ *** судохозяинъ.

§ 149. Если, на основаніи § 142, вознагражденіе должно быть дано за утраченный или поврежденный грузъ или если фрахтовщикъ долженъ вознаградить за грузъ, который, согласно § 49, былъ проданъ во время рейса для нуждъ судна, то размѣръ вознагражденія опредѣляется по правиламъ §§ 200 и 201.

§ 150. Если грузъ принятъ на судно капитаномъ безъ соглашенія относительно размѣра фрахта, то фрахтъ уплачивается соразмѣрно тому, что во время нагрузки и въ мѣстѣ нагрузки было обычнымъ фрахтомъ. Если груза, относительно котораго состоялось соглашеніе, окажется болѣе, нежели сколько было условлено, то фрахтъ и за излишнее количество уплачивается въ условленномъ размѣрѣ.

§ 151. За грузъ, не оказавшійся въ наличности при окончаніи плаванія, фрахтъ не уплачивается, если только онъ не былъ вслѣдствіе его естественнаго свойства (см. § 142), или вслѣдствіе недостаточности упаковки, или вслѣдствіе иной ошибки или упущенія со стороны самого отправителя утраченъ или если не былъ во время рейса проданъ за счетъ собственника.

Если фрахтъ уплаченъ впередъ за грузъ, за который, согласно вышеизложенному, фрахтъ не долженъ быть уплаченъ, то онъ можетъ быть истребованъ обратно, если иного не было условлено.

§ 152. Получатель въ правѣ оставить жидкій товаръ, какъ уплату въ счетъ фрахта, если окажется, что вытекло болѣе половины его. Это право, которое можетъ быть примѣнено къ каждому отдѣльному хранилищу, должно быть осуществлено ранѣе, чѣмъ товаръ поступитъ къ получателю и совсѣмъ отпадаетъ, если товаръ былъ доставленъ на судно въ ветхомъ или непадежномъ хранилищѣ и капитанъ внесъ въ коносаментъ по этому поводу соотвѣтствующую отмѣтку (см. § 147).

§ 153. Фрахтовщикъ несетъ всѣ издержки и расходы, связанные съ рейсомъ отъ мѣста поступленія груза до его доставки въ мѣсто назначенія. Таковы судовые сборы, карантинныя деньги, вознагражденіе за буксированіе судна и другіе, не подлежащіе возмѣщенію со стороны фрахтователя, расходы.

§ 154. Получатель съ принятіемъ груза становится обязаннымъ оплатить требованія (по фрахту, по вознагражденію за простой и т. д.), которыя капитанъ имѣетъ по коносаменту или иному документу, на основаніи котораго совершается доставка.

§ 155. Капитанъ не обязанъ сдавать грузъ, прежде нежели получателемъ не уплачено или не обезпечено все то, что, согласно § 154, онъ долженъ уплатить, а равно также вознагражденіе за сверхпростойные дни или другія задержки при разгрузкѣ, взносы по аваріи и вообще за всѣ платежи, обременяющіе грузъ (см. § 276). Образовавшуюся изъ этихъ платежей сумму капитанъ въ правѣ получить * по сдачѣ груза, но съ предоставленіемъ получателю права обезпечить себя, на случай спора, наложеніемъ на нее ареста. Если размѣръ аварійнаго взноса еще не опредѣленъ, но получатель вноситъ обезпеченіе, то грузъ не можетъ быть задержанъ.

Правила настоящаго параграфа имѣютъ силу и въ томъ случаѣ, когда разгрузка потребована въ мѣстѣ нагрузки или въ одномъ изъ промежуточныхъ портовъ.

§ 156. Если тотъ, кому предназначенъ грузъ, отказывается отъ пріема его, или если получатель неизвѣстенъ, или не можетъ быть розысканъ, то капитанъ обязанъ, какъ можно скорѣе, увѣдомить о томъ отправителя. Если правильный получатель не явится столь своевременно, чтобы товаръ могъ быть сгруженъ до истеченія времени простоя или отдѣльныя мѣста груза къ назначенному капитаномъ, на основаніи § 138 *, сроку могли быть выданы, то капитанъ долженъ товаръ сгрузить и сдать на вѣрное храненіе. Если получатель товара упуститъ время исполнить возложенныя на него § 155 обязанности или настолько запоздаетъ съ разгрузкой, что она не можетъ быть окончена въ установленный срокъ, то капитанъ имѣетъ право упомянутый товаръ сгрузить и сдать на храненіе.

Когда товаръ въ такомъ порядкѣ сданъ, капитанъ увѣдомляетъ о томъ тѣхъ лицъ, которыя ему извѣстны. Если получатель не извѣстенъ или не розысканъ, то увѣдомленіе ему сообщается въ томъ порядкѣ, который предписанъ въ § 118 для соотвѣтствующихъ случаевъ.

За всякую задержку сверхъ времени простоя, происшедшую вслѣдствіе сдачи груза на храненіе или вслѣдствіе иной причины, происшедшей безъ вины въ томъ со стороны капитана, этотъ послѣдній имѣетъ право на полное вознагражденіе, какъ за простой **.

§ 157. Когда грузъ, какъ это упомянуто въ §§ 140 и 156, сданъ на храненіе, капитанъ въ правѣ потребовать продажи посредствомъ публичнаго торга нѣкоторой его части, чтобы вырученною отъ продажи суммою можно было покрыть поименованныя въ § 155 требованія и кромѣ того таможенныя пошлины и другія издержки.

§ 158. Послѣ сдачи груза получателю капитанъ не можетъ предъявить къ фрахтователю никакого требованія по суммамъ, которыя получатель обязанъ былъ уплатить; однако, капитанъ можетъ потребовать отъ фрахтователя то, чѣмъ онъ обогатился на его счетъ, если это произошло вслѣдствіе неполученія капитаномъ удовлетворенія по какому-либо его требованію къ получателю. Если грузъ не былъ сданъ и требованія капитана чрезъ продажу его остались непогашенными, то фрахтователь отвѣчаетъ въ размѣрѣ недостающей суммы.

*

§ 159. Каждая изъ сторонъ можетъ отказаться отъ договора, не отвѣчая за неисполненіе его, если до выхода судна изъ мѣста, откуда долженъ былъ начаться рейсъ,

вспыхнетъ война и судно или грузъ станутъ несвободны,

судно задержано по распоряженію властей (Embargo),

портъ нагрузки или портъ назначенія подвергнутся блокадѣ и вывозъ изъ перваго или ввозъ во второй будутъ воспрещены,

плаваніе судна или отправка груза будутъ задержаны по какому-либо иному распоряженію въ интересахъ государства (Foranstaltning af offentlig Myndighed).

Если подобное препятствіе касается только части груза фрахтователя, то онъ не въ правѣ отказаться отъ договора, не уплативъ фрахта, согласно правиламъ §§ 126 и 129; если договоръ не прекращенъ, то нагруженные, но не подлежащіе вслѣдствіе встрѣтившагося препятствія отсылкѣ товары могутъ быть обратно сгружены на счетъ фрахтователя. Если фрахтователь до истеченія времени простоя заявитъ, что онъ желаетъ нагрузить другой товаръ, то капитанъ обязанъ принять его, если новый товаръ можетъ быть такъ же удобно помѣщенъ на суднѣ, какъ и прежній, и будетъ доставленъ безъ просрочки; онъ можетъ требовать покрытія всѣхъ, связанныхъ съ перегрузкой, излишнихъ издержекъ отъ фрахтователя, который сверхъ этого обязанъ уплатить, согласно § 122 *, вознагражденіе, если судно задержано долѣе срока простоя **. Если судно зафрахтовано нѣсколькими отдѣльными фрахтователями, то на задержаніе судна по означенному поводу долѣе срока простоя требуется согласіе всѣхъ фрахтователей.

Если фрахтователей нѣсколько и договоръ съ однимъ или съ нѣкоторыми изъ нихъ прекращается вслѣдствіе препятствій, касающихся отправленія ихъ груза, то капитанъ въ правѣ прекратить договоръ и въ отношеніи остальныхъ, если фрахтъ, который онъ могъ-бы получить за рейсъ, составитъ менѣе половины всего условленнаго фрахта.

§ 160. Если судно во время рейса погибнетъ или будетъ признано негоднымъ къ исправленію, то договоръ прекращаетъ свое дѣйствіе. Однако, капитанъ обязанъ за счетъ грузохозяевъ принять относительно груза соотвѣтствующія мѣры, какъ это предписано въ § 57.

Грузъ въ этомъ случаѣ оплачивается фрахтомъ по разстоянію (Afstandsfragt), въ зависимости отъ отношенія между продолжительностью пройденной части рейса и продолжительностью всего рейса,

причемъ должно быть принято во вниманіе время, котораго требовалъ рейсъ, а также связанныя съ нимъ особыя трудности и издержки въ отношеніи къ остальной части рейса. Если стороны не придутъ къ соглашенію относительно размѣра подлежащаго уплатѣ фрахта, то каждая изъ нихъ можетъ потребовать опредѣленія его чрезъ свѣдущихъ людей *.

Собственникъ груза воленъ оставить его въ зачетъ фрахта за совершенную часть рейса.

§ 161. При наступленіи одного изъ препятствій, предусмотрѣнныхъ § 159, послѣ отхода судна изъ мѣста, гдѣ рейсъ начался, каждая сторона одинаково въ правѣ прекратить договоръ, но фрахтователь тогда обязанъ уплатить фрахтъ по разстоянію, размѣръ котораго подлежитъ вычисленію по правиламъ § 160. Въ случаѣ прекращенія договора, капитанъ обязанъ озаботиться о грузѣ за счетъ его хозяина, какъ того требуетъ § 57.

Если судно вслѣдствіе подобнаго рода препятствія будетъ задержано послѣ того, какъ оно приняло грузъ въ мѣстѣ нагрузки или въ какомъ либо портѣ, въ который оно зайдетъ во время рейса, то издержки по остановкѣ до прекращенія фрахтоваго договора распредѣляются между судномъ, фрахтомъ и грузомъ по правиламъ большой аваріи.

§ 162. Если фрахтовый договоръ прекратится по одному изъ упомянутыхъ въ § 159 основаній и товаръ вслѣдствіе того будетъ сгруженъ, то фрахтователь обязанъ понести всѣ причиненныя этимъ издержки, если обстоятельство, воспрепятствовавшее исполненію договора, касалось исключительно товара. Напротивъ, если препятствіе касалось судна или если капитанъ воспользовался предоставленнымъ ему послѣднею частью § 159 * правомъ отказа отъ договора, то получаетъ силу общее правило § 136.

§ 163. Если судно будетъ задержано по той или иной причинѣ въ мѣстѣ нагрузки или позднѣе въ мѣстѣ, куда оно зайдетъ во время рейса, и явится основаніе къ предположенію, что задержка будетъ продолжительна, то фрахтователь воленъ свой товаръ временно сгрузить, обезпечивъ исполненіе упомянутыхъ въ § 155 требованій на тотъ случай, если онъ своевременно не нагрузитъ своего груза обратно по вызову капитана. Если фрахтователей нѣсколько, то ни одинъ изъ нихъ

не можетъ требовать сгруженія своего товара безъ согласія остальныхъ фрахтователей, если эти послѣдніе вслѣдствіе такой разгрузки могли-бы потерпѣть убытки.

§ 164. Если судно вслѣдствіе поврежденія вынуждено зайти въ портъ необходимости (Nödhavn) и будетъ установлено заключеніемъ свѣдущихъ людей *, что грузъ во всемъ объемѣ или въ его существенной части, вслѣдствіе вызываемой исправленіемъ судна задержки, можетъ подвергнуться порчѣ, то фрахтователь въ правѣ, уплативъ фрахтъ по разстоянію, исчисляемый по правиламъ § 160, отказаться отъ договора и ** распорядиться своимъ грузомъ. Это не можетъ имѣть мѣста, если фрахтователей нѣсколько и если хотя-бы одинъ изъ нихъ потребовалъ продолженія рейса.

§ 165. Если различные образцы коносамента переданы разнымъ лицамъ, то преимущественное право даетъ тотъ образецъ, который раньше отчуждателемъ высланъ или переданъ, что въ силу § 134 ч. 2 даетъ держателю право требовать сдачи груза. Если же образцы занумерованы въ порядкѣ, указанномъ въ послѣдней части § 133, то преимущество имѣетъ тотъ держатель, образецъ котораго отмѣченъ болѣе раннимъ нумеромъ. Однако, правильная выдача груза иному держателю * не обязываетъ этого послѣдняго возвратить грузъ, если не будетъ доказано, что онъ при пріобрѣтеніи коносамента дѣйствовалъ недобросовѣстно или обнаружилъ грубую небрежность.

§ 166. Если тотъ, кто купилъ товары и получилъ на нихъ коносаментъ, отказывается акцептовать въ покупной суммѣ или оплатить выданный на него вексель или уклоняется отъ исполненія какого-либо иного условія продажи, то продавецъ въ правѣ воспрепятствовать сдачѣ ему груза и распорядиться имъ иначе. То же имѣетъ мѣсто, когда покупщикъ до полной оплаты груза или подпадетъ подъ конкурсъ, или при поступившемъ на него взысканіи окажется неспособнымъ къ платежу долга, или, будучи купцомъ, прекратитъ платежи и вообще * во всѣхъ случаяхъ, когда покупная сумма не будетъ выплачена сполна.

Продавецъ не имѣетъ подобнаго права противъ третьяго лица, которому коносаментъ переданъ покупщикомъ, если въ коносаментъ не была включена оговорка о непередаваемости его или не будетъ доказано, что держатель коносамента, при пріобрѣтеніи его, дѣйствовалъ недобросовѣстно или обнаружилъ грубую небрежность.

Однако, если покупщикъ акцептовалъ въ покупной суммѣ вексель, оплатилъ его въ части или сдѣлалъ необходимыя издержки по грузу, то продавецъ, если онъ желаетъ сохранить въ силѣ свое право распорядиться грузомъ иначе, обязанъ возвратить вексель и выплатить сдѣланные покупщикомъ платежи и выдачи.

§ 167. Утраченный коносаментъ можетъ быть погашенъ (mortificeres) въ силу рѣшенія суда по мѣсту доставки груза *. Тотъ, кто требуетъ погашенія, долженъ подать въ судъ прошеніе ** съ указаніемъ на свое право на утраченный коносаментъ и заявить, подъ обѣщаніемъ подтвердить истину присягою, что никому другому его не передалъ ***. Отклоненіе просьбы судомъ не препятствуетъ тому, чтобы позднѣе было подано новое прошеніе, подкрѣпленное новымъ заявленіемъ. Если прошеніе принято, то судъ назначаетъ срокъ вызова, который не можетъ быть меньше двѣнадцати недѣль и не больше одного года. Вызовъ напечатывается въ газетѣ публичныхъ объявленій (Kundgjorelsestidenden) троекратно съ промежутками по крайней мѣрѣ въ восемъ дней каждый.

Сдачи указанныхъ въ коносаментѣ товаровъ подъ обезпеченіе можно требовать только тогда, когда судъ уже сдѣлалъ вызовъ ****; раньше это можетъ быть допущено только въ силу особаго рѣшенія суда.

§ 168. Тотъ, къ кому коносаментъ дошелъ однимъ изъ указанныхъ въ § 134 способовъ, не обязанъ выдать его тому, кто могъ его утратить, развѣ будетъ доказано, что онъ при пріобрѣтеніи коносамента дѣйствовалъ недобросовѣстно или обнаружилъ грубую небрежность.

§ 169. По фрахтовому договору о перевозкѣ опредѣленныхъ лицъ (bestemt Person) (пассажировъ) уплачивается только половина провозной платы (Fragt), если до начала рейса смерть, болѣзнь или иное препятствіе помѣшаютъ отъѣзду и о наступленіи препятствія будетъ заявлено до отхода судна. Иначе провозныя деньги уплачиваются полностью*.

§ 170. Договоръ перевозки пассажира прекращается и ни одна изъ сторонъ не имѣетъ права на полученіе вознагражденія, если * судно погибнетъ, или будетъ признано негоднымъ къ исправленію, или наступитъ одно изъ упомянутыхъ въ § 159 препятствій. Однако, если рейсъ начался, то пассажиръ обязанъ уплатить провозныя деньги за пройденный путь, причемъ размѣръ платы вычисляется по правиламъ § 160.

§ 171. Пассажиры обязаны строго подчиняться правиламъ, предписаннымъ для поддержанія на суднѣ добраго порядка. Они также подчиняются правиламъ § 81.

§ 172. Относительно отвѣтственности за имущество, которое пассажиры везутъ съ собою или сдаютъ капитану или тому, кто для пріема его приставленъ, дѣйствуютъ тѣ же правила, которыя установлены выше въ этой главѣ относительно вознагражденія за утраченный или поврежденный грузъ.

§ 173. Капитанъ въ правѣ удерживать имущество пассажировъ до тѣхъ поръ, пока не будутъ уплачены провозная плата (Passagerfragt) и деньги за все то, что было потреблено ими на суднѣ въ продолженіи рейса. Онъ имѣетъ относительно этого имущества такое же право, какое по §§ 155—157 * предоставлено капитану относительно груза, за который не уплаченъ фрахтъ.

ШЕСТАЯ ГЛАВА.

О бодмереѣ.

(Om Bodmeri).

§ 174. Если капитанъ по случаю крайней необходимости совершитъ денежный заемъ съ цѣлью продолженія рейса, сохраненія или дальнѣйшей перевозки груза и для этого заложитъ (forbodmer) судно, фрахтъ или грузъ, то вѣритель (Kreditor) по окончаніи рейса можетъ осуществить свое право только изъ стоимости заложеннаго имущества, на которое онъ имѣетъ по силѣ 11-й главы настоящаго закона право морского заклада (Sjöpanteret).

Если выговорена личная отвѣтственность, то договоръ не можетъ быть разсматриваемъ, какъ бодмерейный *.

§ 175. Предметомъ заклада по бодмерейному займу могутъ быть судно, фрахтъ и грузъ, каждый изъ этихъ предметовъ въ отдѣльности или нѣсколько вмѣстѣ *. Если заемъ сдѣланъ для покрытія издержекъ, которыя касаются только груза, то предметомъ заклада можетъ быть только грузъ; для покрытія другихъ издержекъ грузъ можетъ быть от-

данъ подъ бодмерею только совмѣстно съ судномъ и фрахтомъ. Если судно и грузъ заложены совмѣстно, то предполагается, что и фрахтъ служитъ обезпеченіемъ бодмерейнаго займа, если онъ не выдѣленъ особою оговоркою.

Если одинъ изъ названныхъ предметовъ заложенъ для покрытія издержекъ, которыя заложеннаго предмета не касаются, и вѣритель по бодмереѣ станетъ искать удовлетворенія изъ него, то собственникъ заложеннаго предмета упадающую на него сумму можетъ отыскивать изъ стоимости того предмета, для нуждъ котораго былъ совершенъ заемъ, съ такимъ правомъ, какъ будто-бы этотъ именно предметъ былъ заложенъ.

§ 176. Капитанъ, прежде чѣмъ совершить бодмерейный заемъ, долженъ съ точностью доказать наличность обстоятельствъ, обусловливающихъ необходимость займа, что можетъ быть достигнуто указаннымъ въ § 41 способомъ или, за невозможностью прибѣгнуть къ нему, посредствомъ удостовѣренія консула, а гдѣ такового нѣтъ, иной власти.

§ 177. Договоръ бодмерейнаго займа долженъ быть изложенъ въ письменномъ документѣ. Для того, чтобы документъ этотъ имѣлъ силу бодмерейнаго письма (Bodmeribrev), онъ долженъ содержать въ себѣ:

1) названіе бодмерейнаго письма или другое выраженіе, которое указывало бы на то, что договоръ совершенъ, какъ бодмерейный заемъ;
2) имя заимодавца;
3) означеніе размѣра бодмерейнаго долга (занятой суммы и преміи) *;
4) означеніе отдаваемаго подъ бодмерею предмета;
5) названіе судна;
6) опредѣленіе рейса, для котораго совершается заемъ (Bodmereireisen);
7) подпись капитана подъ указаніемъ времени и мѣста.

§ 178. Бодмерейное письмо выдается въ нѣсколькихъ образцахъ, если этого потребуетъ заимодавецъ; текстъ всѣхъ образцовъ долженъ быть тождественъ и въ каждомъ изъ нихъ должно быть означено, сколько выдано образцовъ.

Передача бодмерейнаго письма * другому лицу не устраняетъ возраженія, что бодмерейный заемъ совершенъ при отсутствіи требуемыхъ закономъ условій.

§ 179. Аварійные взносы, упадающіе на отданное подъ бодмерею имущество, выплачиваются безъ всякаго вычета въ пользу бодмерейнаго

долга; если заложенное имущество окажется недостаточнымъ для покрытія бодмерейнаго долга, то потеря падаетъ на бодмерейнаго вѣрителя.

§ 180. Капитанъ обязанъ заботиться о присмотрѣ и сбереженіи отданныхъ подъ бодмерею предметовъ. Безъ настоятельной причины онъ не долженъ предпринимать такого распоряженія, которое можетъ вызвать иную или большую опасность, нежели какую вѣритель могъ предусматривать при совершеніи бодмерейнаго займа. Капитанъ, совершившій что либо противное этому правилу, отвѣчаетъ за причиненные имъ убытки.

Если капитанъ безъ необходимости и не изъ-за выгоды заимодавца измѣнитъ указанный въ бодмерейномъ письмѣ путь, или если онъ безъ достаточной причины и не для того, чтобы прійти на помощь человѣку, которому грозитъ морская опасность, уклонится отъ обычнаго пути, или если онъ по окончаніи бодмерейнаго плаванія отданные подъ бодмерею предметы подвергнетъ новой опасности, то онъ, если затѣмъ окажется, что бодмерейный долгъ не можетъ быть покрытъ сполна, отвѣчаетъ въ недостающей суммѣ, если не докажетъ, что потеря приключилась бы даже въ томъ случаѣ, если-бы онъ исполнилъ все то, что онъ обязанъ былъ исполнить.

§ 181. При отсутствіи иного соглашенія бодмерейный долгъ уплачивается безъ дней обожданія * въ теченіе семи дней по прибытіи судна въ то мѣсто, гдѣ бодмерейное плаваніе, согласно договору, должно кончиться.

Если плаваніе кончится ранѣе прибытія судна въ портъ назначенія, указанный въ бодмерейномъ письмѣ, то бодмерейный долгъ уплачивается въ теченіе семи дней по окончаніи плаванія и платежъ производится въ томъ портѣ, гдѣ плаваніе окончено. Капитанъ обязанъ немедленно извѣстить заимодавца о послѣдовавшей перемѣнѣ. Если перемѣна послѣдовала не по одной изъ предусмотрѣнныхъ въ §§ 159 и 160 причинъ, то заимодавецъ имѣетъ право на возмѣщеніе причиненныхъ ему расходовъ.

§ 182. Если бодмерейный долгъ, не смотря на требованіе *, неуплаченъ въ срокъ, то вѣритель въ правѣ требовать уплаты процентовъ какъ на капиталъ, такъ и на премію, по разсчету изъ 6 на 100 въ годъ **.

Премія, договоренная по днямъ (bestemt efter Tid), начисляется только по срокъ платежа.

§ 183. При наступленіи срока, платежъ можетъ быть потребованъ по бодмерейному письму, если оно предъявляется въ одномъ образцѣ, снабженномъ платежною надписью. Если явится нѣсколько правильныхъ держателей съ правомъ на полученіе платежа, то ни одинъ изъ нихъ не получаетъ удовлетворенія, но капитанъ всю должную сумму вноситъ въ благонадежное помѣщеніе, о чемъ и извѣщаетъ стороны *.

До наступленія срока платежа капитанъ не можетъ произвести платежа, если ему не будутъ представлены всѣ образцы бодмерейнаго письма **.

§ 184. Если бодмерейное письмо, и по наступленіи срока платежа, не предъявлено въ томъ мѣстѣ, гдѣ бодмерейный долгъ долженъ быть уплаченъ (см. § 181), то капитанъ въ правѣ внести платежъ въ благонадежное помѣщеніе *, чѣмъ онъ освобождаетъ отъ заклада отданные подъ бодмерею предметы. Если деньги внесены въ этомъ порядкѣ, то капитанъ обязанъ немедленно увѣдомить о томъ вѣрителя.

§ 185. Коль скоро судно прибыло въ указанный въ бодмерейномъ письмѣ портъ назначенія или * рейсъ окончился въ иномъ мѣстѣ, вѣритель можетъ наложить арестъ на отданные подъ бодмерею предметы, хотя-бы срокъ долга еще не наступилъ. Нѣтъ необходимости, чтобы наложеніе ареста соединялось съ судебнымъ производствомъ, однако арестъ отпадаетъ во всякомъ случаѣ по истеченіи восьми дней послѣ наступленія срока платежа **.

Если просроченный бодмерейный долгъ, не смотря на требованія, не уплаченъ, то вѣритель въ правѣ, не прибѣгая къ примирительному производству (Forligsmaegling) ***, обратиться въ судъ съ просьбой объ обезпеченіи его требованія отданными подъ бодмерею предметами и затѣмъ просить о продажѣ ихъ съ публичнаго торга (offentlig Auktion). Если есть основаніе опасаться, что заложенный грузъ вслѣдствіе продолжительнаго храненія можетъ подвергнуться порчѣ, то лицо, завѣдующее продажею (Administrator) ****, можетъ разрѣшить ускореніе аукціона, насколько возможно; однако, во всякомъ случаѣ при назначеніи срока, по публикаціи, срокъ этотъ не можетъ продолжаться менѣе одного дня. Если во время производства объ обезпеченіи будетъ заявлено возраженіе противъ подлинности бодмерейнаго письма, или противъ дѣйствительности требованія, или если явится третье лицо, ссылающееся на то, что оно имѣетъ преимущественное право на удовлетвореніе изъ обезпе-

чивающихъ бодмерею предметовъ, то администраторъ ***** можетъ потребовать, какъ условія продолженія производства, чтобы вѣритель по бодмересѣ внесъ обезпеченіе.

§ 186. Если бодмерейное плаваніе отмѣнено, прежде чѣмъ оно началось, то заемъ долженъ быть немедленно погашенъ въ томъ мѣстѣ, откуда рейсъ долженъ былъ начаться и должникъ въ этомъ случаѣ уплачиваетъ вмѣсто преміи процентъ на капиталъ, по разсчету изъ 5 на 100 въ годъ, и 3% провизіи. Но если судно тронулось въ путь, то условленная премія уплачивается полностью, хотя-бы позднѣе рейсъ былъ отмѣненъ.

СЕДЬМАЯ ГЛАВА.

Объ аваріи.

(Om Havari).

§ 187. Къ общей (almindeligt) аваріи [большой (Gros), общественной (Faelles) аваріи] причисляются всѣ убытки, умышленно причиненные судну или грузу съ цѣлью спасанія того или другого отъ грозившей имъ обоимъ опасности, такъ же, какъ и всѣ другія жертвы, принесенныя для означенной цѣли, наряду съ убытками и издержками, связанными съ означенными распоряженіями или составляющими непосредственное * ихъ послѣдствіе.

Большая авария распредѣляется между судномъ, фрахтомъ и грузомъ пропорціонально ихъ относительной стоимости, подлежащей вычисленію по содержащимся въ §§ 207—212 правиламъ.

§ 188. Какъ за большую аварію, вознаграждаются главнымъ образомъ:

1) Грузъ (Gods) и судовыя принадлежности (Skibstilbehör), которыя выбрасываются за бортъ для облегченія судна во время морской опасности или для избѣжанія преслѣдованія со стороны непріятеля или морскихъ разбойниковъ, равно какъ грузъ и принадлежности, которыя были подмочены при выбрасываніи за бортъ и иные убытки, которые причинены вслѣдствіе выбрасыванія или распоряженій, вызванныхъ тою же надобностью.

2) Мачты (Mast), паруса (Seil) и другія принадлежности (Tilbehör), которыя были срублены, якоря (Anker) и цѣпи (Kjetting), которыя были покинуты, а также причиненные чрезъ это убытки, если пожертвованіе сдѣлано для спасанія судна и груза отъ общей опасности, какъ напримѣръ для воспрепятствованія крушенію или столкновенію судовъ.

3) Убытки, причиненные судну или грузу по предотвращенію пожара или погашенію вспыхнувшаго огня, по проведенію воды въ насосы, по выжиданію окончанія морской бури.

4) Издержки за полученную въ случаѣ нужды помощь для спасанія судна и груза отъ общей опасности, а также убытки, причиненные судну или грузу судовою командою при оказаніи помощи.

5) Убытки, причиненные судну или грузу тѣмъ, что судно, во избѣжаніе большей общей опасности, умышленно было посажено на мель, однако *, на сколько въ этомъ можно усматривать пожертвованіе.

6) Убытки, причиненные судну или грузу, и издержки, произведенныя съ цѣлью снять судно съ мели и отвести его съ грузомъ въ безопасное мѣсто. Если рейсъ долженъ прекратиться, вслѣдствіе того, что судно не можетъ быть сдвинуто съ мели или что оно признано негоднымъ къ исправленію, то къ большой аваріи могутъ быть причислены только тѣ убытки и только тѣ издержки, которые имѣли мѣсто до того времени, когда сдѣлалось извѣстно, что рейсъ не можетъ продолжаться.

7) Издержки, вызванныя заходомъ судна въ портъ необходимости (Nödhavn) для спасанія судна и груза, напримѣръ, если судно во время рейса сдѣлается негоднымъ къ плаванію или если продолженіе рейса могло-бы подвергнуть какъ судно, такъ и грузъ очевидной опасности вслѣдствіе вспыхнувшей войны или внезапно наступившаго ледохода.

Понесенныя при этомъ издержки причисляются къ большой аваріи, а именно: лоцманскіе (Lodspenge), маячные (Fyr—), сигнальные (Mærke—) и портовые сборы (Havneafgift), а равно и другія издержки по случаю остановки судна въ портѣ необходимости; расходы по разгрузкѣ, нагрузкѣ, новой нагрузкѣ и укладкѣ груза, если разгрузка потребовалась для того, чтобы провести судно въ портъ, или если разгрузка вызвана тою же причиною, которая заставила судно искать убѣжища въ портѣ; дальнѣйшее содержаніе и жалованье капитана и судовой команды за время, въ теченіе котораго судно вынуждено оставаться въ портѣ необходимости по той же причинѣ, по которой оно зашло туда, однако, на столько, на сколько эти издержки не будутъ засчитаны при

увольнительномъ опросѣ. Если же остановка въ портѣ необходимости продлится по какой либо иной причинѣ, напримѣръ, если продолженію плаванія воспрепятствуетъ ледъ или состояніе погоды, или если исправленіе безъ надобности затянется, то содержаніе и жалованье за это время къ большой аваріи не причисляются. Если рейсъ окончится въ портѣ необходимости, то издержки причисляются къ большой аваріи только по то время, когда опредѣлится, что рейсъ тамъ долженъ окончиться.

Потеря отъ усышки, утечки и поврежденія груза, происшедшихъ вслѣдствіе остановки въ портѣ необходимости, а также издержки, произведенныя съ цѣлью воспрепятствовать этой потерѣ, не причисляются къ большой аваріи. Поврежденіе, причиненное грузу во время разгрузки или нагрузки въ портѣ необходимости, только тогда причисляется къ большой аваріи, если оно произошло вслѣдствіе того, что разгрузка или нагрузка должны были быть произведены при помощи лихтеровъ (Laegtere) ** или какимъ либо инымъ необычнымъ способомъ.

Особыя издержки въ портѣ необходимости, вызванныя опасными свойствами груза, не причисляются къ большой аваріи.

Издержки по временному исправленію послѣдовавшаго въ портѣ необходимости поврежденія (Nödreparatiön), не причисляемаго къ большой аваріи, вознаграждаются по правиламъ большой аваріи, если чрезъ это сбережены такія издержки, которыя въ противномъ случаѣ были-бы необходимы и были-бы причислены къ большой аваріи.

8) Потери и поврежденія, причиненныя грузу вслѣдствіе того, что по случаю нужды нагруженные товары были употреблены для продолженія плаванія или для спасанія судна и груза, какъ и потери, и поврежденія принадлежностей судна, если, вслѣдствіе необходимости, онѣ были употреблены не для той цѣли, для которой предназначены.

Все, что потреблено изъ запаса угля или изъ другихъ предметовъ, предназначенныхъ къ приведенію въ дѣйствіе машинъ парового судна, для того, чтобы свести судно съ мели или для отлива воды въ случаѣ течи, возмѣщается, какъ большая авария, а равно и то, что израсходовано на перестановку судна, разгрузку и новую нагрузку въ портѣ необходимости, если эти издержки могутъ быть отнесены къ большой аваріи, но не то, что израсходовано при входѣ судна въ портъ необходимости и при выходѣ изъ него, а также по случаю продленія плаванія, хотя-бы оно произошло вслѣдствіе большой аваріи.

9) Убытки, добровольно причиненные судну или грузу, для облегченія защиты противъ непріятеля или морскихъ разбойниковъ, убытки,

понесенные во время защиты, военные снаряды, израсходованные при этомъ, такъ же какъ товары и деньги, издержанные для спасенія или освобожденія судна и грузa.

10) Издержки по лѣченію, продовольствію и содержанію въ продолженіе лѣченія принадлежащихъ къ составу команды лицъ, которыя были ранены при защитѣ противъ непріятеля или морскихъ разбойниковъ или при исполненіи приказаній по спасанію судна и груза, издержки по погребенію умершихъ и увеличеніе издержекъ, вслѣдствіе найма новыхъ людей взамѣнъ раненныхъ и умершихъ.

11) Фрахтъ, утраченный вслѣдствіе большой аваріи.

12) Издержки и потери, вызываемыя пріисканіемъ денегъ, потребныхъ на покрытіе большой аваріи, а именно: провизіи, процентовъ и страховой преміи на занятыя деньги, бодмерейной преміи, если совершеніе бодмереи было необходимо, потеря, происшедшая вслѣдствіе продажи въ портѣ необходимости груза по низшей цѣнѣ для покрытія убытковъ по большой аваріи.

13) Вознагражденіе коммисіонера по выполненію имъ касающихся аваріи сдѣлокъ.

14) Издержки по морскому протесту (Sjöforklaring), по распоряженіямъ объ осмотрѣ, о заключеніи свѣдущихъ людей, объ оцѣнкѣ и по собиранію другихъ доказательствъ, потребныхъ для вычисленія и распредѣленія убытковъ по большой аваріи и связанные съ этимъ расходы (Dispacheringen).

§ 189. Не считается большою аваріей убытокъ, происшедшій вслѣдствіе наступленія несчастнаго случая во время исполненія распоряженія, даннаго для спасанія судна и груза, хотя-бы вслѣдствіе этого была избѣгнута жертва, а также убытокъ, имѣющій случайную и не прямую связь съ означеннымъ распоряженіемъ.

Не вознаграждаются, какъ за большую аварію: стеньга (Stang), сломанная отъ дѣйствія вѣтра, хотя-бы уже было намѣреніе срубить мачту и хотя-бы только поломка стеньги предупредила исполненіе этого намѣренія; поврежденіе, причиненное судну или грузу бурею, огнемъ, воровствомъ или иною случайностью во время остановки въ портѣ необходимости; потеря, происшедшая отъ несвоевременной доставки груза по причинѣ большой аваріи; вздорожаніе страховки судна или потеря ожидаемаго фрахта вслѣдствіе остановки, причиненной большою аваріею.

§ 190. Не вознаграждаются, какъ за большую аварію:

1) Товары, погруженные на судно безъ вѣдома капитана, равно какъ деньги, цѣнныя бумаги и драгоцѣнности, о которыхъ, вопреки § 143, не было заявлено.

2) Выброшенный палубный грузъ (Dækslast) или причиненный этому грузу убытокъ выбрасываніемъ или инымъ распоряженіемъ, которое было сдѣлано съ цѣлью спасанія судна или груза, если выбрасываніе не было предпринято съ цѣлью облегченія судна послѣ посадки его на мель.

Палубнымъ грузомъ считается не только тотъ грузъ, который помѣщенъ на открытой палубѣ судна (aabne Dæk), на его ботахъ (Baade), который размѣщенъ по внѣшней сторонѣ судна (saadan Overbygning), но и тотъ грузъ, который погруженъ въ помѣщеніи, не составляющемъ части корпуса суда (Spantesystem) или въ иномъ отношеніи не представляющемъ достаточнаго обезпеченія противъ морскихъ убытковъ и переливанія волнъ черезъ бортъ.

3) Убытокъ, причиненный вслѣдствіе какого-либо распоряженія, судовымъ принадлежностямъ (Skibstilbehör), которыя находились на палубѣ случайно.

4) Убытокъ, происшедшій отъ маневрированія парусами (Prangning), даже если эта мѣра имѣла цѣлью избѣжать посадки на мель или уйти отъ непріятеля или морскихъ разбойниковъ; поврежденіе парусовъ, котла или машинъ парового судна, если поврежденіе произошло не вслѣдствіе попытки свести судно съ мели; поврежденіе, причиненное судовому насосу выкачиваніемъ воды изъ судна.

5) Стоимость мачты (Master), рея (Bundholter) и иныхъ судовыхъ принадлежностей, хотя-бы они были срублены для спасанія судна и груза отъ угрожавшей имъ опасности, если онѣ раньше уже пострадали отъ частной аваріи.

6) Убытокъ, причиненный выбрасываніемъ за бортъ * самовозгорающагося или нагрѣвшагося груза, охлажденіемъ его водою и употребленіемъ иного гасительнаго средства и во всякомъ случаѣ убытокъ, причиненный подобнымъ распоряженіемъ той части груза, которая уже была охвачена огнемъ.

7) Издержки, происшедшія вслѣдствіе того, что судно по причинѣ недостаточности снабженія провіантомъ или предметами снабженія его, или по причинѣ ледохода или непогоды, вынуждено искать убѣжища въ портѣ необходимости.

§ 191. Распредѣленіе аварійныхъ убытковъ (Havarifordeling) не исключается вслѣдствіе того, что опасность, которая сдѣлала необходимою жертву, можетъ быть кому либо вмѣнена въ вину; однако, виновный не можетъ требовать возмѣщенія убытковъ, которые онъ самъ потерпѣлъ вслѣдствіе аваріи. Если опасность можетъ быть вмѣнена капитану или иному лицу, за которое судохозяинъ, на основаніи § 8, отвѣтственъ, то этотъ послѣдній не имѣетъ права на возмѣщеніе понесенныхъ имъ убытковъ.

Если капитанъ или тотъ, кто въ силу занимаемой имъ на суднѣ должности, распоряжается за капитана, ошибся въ опредѣленіи свойства грозившей суду и грузу опасности или въ выборѣ средства устраненія ея, то это не исключаетъ распредѣленія аварійныхъ убытковъ, но судохозяинъ не можетъ требовать возмѣщенія понесенныхъ имъ убытковъ, если допущенная ошибка, по обстоятельствамъ дѣла, не можетъ быть разсматриваема, какъ извинительная.

Тотъ, кто такимъ образомъ утратилъ свое право на вознагражденіе или кто вынужденъ уплатить аварійныя деньги по чужой ошибкѣ, можетъ требовать вознагражденія отъ того, на кого падаетъ отвѣтственность.

§ 192. Распредѣленіе аварійныхъ убытковъ не исключается, хотя-бы цѣль, изъ за которой сдѣлано пожертвованіе, не была достигнута.

§ 193. Распредѣленіе аварійныхъ убытковъ не исключается, хотя-бы пожертвованіе обнимало или все судно, или весь грузъ, а также хотя-бы послѣ аваріи спасено было только судно или только грузъ, въ полномъ его составѣ или въ части.

§ 194. Если пожертвованіе должно быть сдѣлано, то обязанность капитана озаботиться о томъ, чтобы потеря не превысила того, что требуется для достиженія цѣли пожертвованія. Такъ, при выбрасываніи груза или принадлежностей судна, тяжелые и менѣе дорогіе предметы, насколько возможно, должны быть выбрасываемы прежде легкихъ и дорогихъ.

Капитанъ, причинившій своимъ неправильнымъ распоряженіемъ большій убытокъ, чѣмъ было нужно, подвергается дѣйствію § 191.

§ 195. Если обстоятельства дозволяютъ, капитанъ обязанъ, прежде нежели предпринять какую либо мѣру, могущую причинить аварію, посовѣтоваться съ наиболѣе свѣдущими и опытными людьми команды. Отчетъ о совѣщаніи долженъ быть въ возможно скорѣйшемъ времени

внесенъ капитаномъ въ дневникъ, а если такового на суднѣ не ведется, то инымъ способомъ отмѣченъ, чтобы онъ могъ быть предъявленъ при составленіи морского протеста. Въ отчетѣ должны быть перечислены всѣ обстоятельства, могущія имѣть значеніе для исчисленія и распредѣленія аваріи, въ особенности причина пожертвованія, возможно точное означеніе пожертвованныхъ предметовъ и иныя указанія относительно размѣра убытковъ.

§ 196. Убытки судна и его принадлежностей оцѣниваются чрезъ свѣдущихъ людей въ томъ мѣстѣ, гдѣ произведено исправленіе, если это было въ пути, а иначе въ мѣстѣ, гдѣ окончен рейсъ (см. § 41).

По всякому отдѣльному поврежденію должно быть означено, во что обойдется его исправленіе, а если поврежденные предметы должны быть замѣнены новыми, то также означается, во что обойдется новый предметъ и какова стоимость поврежденнаго.

Всѣ убытки, происшедшіе отъ старости судна (Aelde), ветхости его (Brøstfaeldighed) и подобныхъ причинъ, должны быть выдѣлены изъ числа тѣхъ, которые причинены аваріею, и оцѣнены особо.

§ 197. Въ основаніе исчисленія убытковъ большой аваріи по судну и его принадлежностямъ принимается оцѣнка (Taxationssummen) свѣдущихъ людей, если исправленіе поврежденія не было произведено или если оцѣнка оказалась ниже той суммы, которая была израсходована на исправленіе; въ противномъ случаѣ, въ основаніе разсчета принимается сумма дѣйствительно произведенныхъ на исправленіе издержекъ, если она ниже оцѣнки.

§ 198. При возмѣщеніи убытковъ, понесенныхъ желѣзнымъ судномъ (Jernskib), убытокъ отъ поврежденія корпуса судна (Skrog), а равно мачты и рея изъ желѣза (Master og Rundholter af Jern) покрывается полностью, если судно до времени, когда наступила авария, пробыло на водѣ менѣе пяти лѣтъ, считая со времени предпринятія имъ перваго рейса *. Если подобное поврежденіе случится позднѣе, но ранѣе, чѣмъ истечетъ десять лѣтъ со времени спуска судна на воду, то за разницу между старымъ и новымъ скидывается шестая часть вознагражденія, а если судно пробыло на водѣ долѣе, то скидывается одна треть. Убытокъ отъ поврежденія паровой машины возмѣщается полностью, если она была въ употребленіи менѣе трехъ лѣтъ до того, какъ случилось поврежденіе; если поврежденіе случилось позднѣе, но до истеченія шести лѣтъ, какъ

машина находится въ употребленіи, то скидывается одна шестая часть вознагражденія, а если долѣе—треть. Убытокъ отъ поврежденія мачты и рея изъ дерева (Master og Rundholter af Trae), а равно снастей (staaende Rig [1]) возмѣщается полностью, если нѣтъ года, а за другіе убытки ***, если нѣтъ полугода съ тѣхъ поръ, какъ судно спущено на воду; если поврежденіе случилось позднѣе, то скидывается третья часть вознагражденія; за поврежденіе якорей ничего не скидывается, а за якорныя цѣпи скидывается одна шестая часть.

Если судно изъ дерева, то убытокъ отъ поврежденія корпуса возмѣщается полностью, если со времени спуска судна на воду до аваріи не прошло еще двухъ лѣтъ; если поврежденіе случилось позднѣе, то за разницу между старымъ и новымъ скидывается третья часть вознагражденія. Иные убытки вычисляются по изложеннымъ выше правиламъ относительно желѣзныхъ судовъ.

Изъ исчисленной такимъ образомъ суммы вознагражденія скидывается стоимость предметовъ, замѣняемыхъ новыми, каковая стоимость опредѣляется по оцѣнкѣ или, если продажа совершена съ публичнаго торга, по чистой прибыли, полученной отъ продажи.

Если судно должно получить новую металлическую обшивку, то вознагражденіе исчисляется такимъ образомъ, чтобы изъ стоимости новой обшивки изъ такого же матеріала и такого же вѣса, каковы были прежніе, была вычтена стоимость металла поврежденной обшивки; изъ оставшейся затѣмъ суммы дѣлаются еще вычеты въ размѣрѣ $^1/_{60}$, если обшивка изъ мѣди (Kobber) или латуни (Yellowmetal) и $^1/_{30}$, если обшивка изъ цинка или другого металла, за каждый мѣсяцъ, въ тридцать дней, считая съ того времени, когда прежняя обшивка была наложена на судно. За обшивку изъ мѣди или латуни, прослужившую болѣе пяти лѣтъ, а за обшивку изъ другого металла, прослужившую болѣе двухъ съ половиною лѣтъ, никакого вознагражденія не полагается.

§ 199. Если судно вслѣдствіе большой аваріи совсѣмъ погибнетъ, или отъ аваріи потеритъ столь значительное поврежденіе, что будетъ признано негоднымъ къ исправленію, то изъ вознагражденія за предполагаемую стоимость судна въ моментъ пожертвованія вычитается стоимость спасенныхъ предметовъ.

---

[1] Staaende Rig т. е. стоячій такелажъ (manoeuvres courantes) въ противоположность такелажу лежачему (manoeuvres dormantes).

§ 200. Вознагражденіе за товаръ, погибшій вслѣдствіе большой аваріи, исчисляется по обычнымъ цѣнамъ (gangbar Pris) на подобнаго же рода товаръ въ портѣ назначенія при прибытіи туда судна, или, если остальной товаръ мѣста назначенія не достигъ, по цѣнамъ мѣста окончанія рейса, по вычетѣ фрахта, таможенныхъ пошлинъ и прочихъ издержекъ, сбереженныхъ грузохозяиномъ вслѣдствіе недоставленія товара въ мѣсто назначенія.

Стоимость погибшаго груза опредѣляется чрезъ свѣдущихъ людей (lovligt Skjön), если обычная цѣна не можетъ быть приведена въ извѣстность.

Если товаръ проданъ въ портѣ необходимости, то всегда можно потребовать вознагражденіе въ размѣрѣ наименьшей суммы, которая могла быть выручена отъ продажи *.

§ 201. Если товаръ вслѣдствіе большой аваріи поврелился, то вознагражденіе опредѣляется разницею между стоимостью этого товара въ неповрежденномъ состояніи, установляемою указаннымъ въ предыдущемъ параграфѣ способомъ, и стоимостью поврежденнаго товара съ вычетами, указанными въ томъ же параграфѣ. Эта послѣдняя стоимость опредѣляется чистою прибылью, полученною отъ продажи поврежденнаго товара, если она состоялась до составленія аварійнаго разсчета, въ противномъ случаѣ означенная стоимость опредѣляется чрезъ свѣдущихъ людей.

§ 202. Если товаръ, который утратился или поврелился вслѣдствіе большой аваріи, уже прежде подвергся уменьшенію въ своей стоимости отъ частной аваріи, внутреней порчи или отъ иной причины, или если товаръ, который поврелился во время большой аваріи, но вслѣдствіе приключенія, которое къ большой аваріи не относится, подвергнется дальнѣйшему уменьшенію своей стоимости, то въ размѣрѣ обезцѣненія долженъ быть произведенъ соотвѣтствующій вычетъ изъ суммы вознагражденія. Размѣръ вычета установляется свѣдущими людьми, причемъ обращается особенное вниманіе на поврежденіе, которое при тѣхъ же обстоятельствахъ и по той же причинѣ потерпѣлъ иной—такого же или сходнаго свойства—товаръ, не пострадавшій отъ большой аваріи.

§ 203. Не вознаграждается, какъ за большую аварію, товаръ, на который не было выдано коносамента или погрузка котораго не можетъ быть достаточно подтверждена посредствомъ манифеста (Manifest), грузовой книги (Ladningsbog) или инымъ образомъ.

За одежду и путевыя принадлежности (Reiseformödenheder) капитана, команды и пассажировъ вознагражденіе полагается, если * будетъ доказано, что вещи эти погибли вслѣдствіе большой аваріи.

§ 204. Фрахтъ за товаръ, погибшій вслѣдствіе большой аваріи, или проданный въ портѣ необходимости для покрытія издержекъ по аваріи, вознаграждается по аварійному разсчету такою суммою, какая была бы уплачена, если бы товаръ оставался на суднѣ до мѣста назначенія или, если рейсъ прерванъ, до того мѣста, гдѣ рейсъ оконченъ. Изъ исчисленной суммы утраченнаго фрахта вычитаются тѣ особыя издержки, которыя сберегаются судохозяиномъ вслѣдствіе того, что товаръ былъ пожертвованъ или проданъ.

§ 205. Право на вознагражденіе отпадаетъ вполнѣ или въ части *, если предметъ, послѣ того, какъ онъ подвергся поврежденію вслѣдствіе большой аваріи, позднѣе уничтожится или потеритъ поврежденіе вслѣдствіе частной аваріи и если можно съ достовѣрностью допустить, что даже если бы большая авария и не имѣла мѣста, потеря причинилась бы вполнѣ или въ части, вслѣдствіе позднѣйшей частной аваріи.

Точно также аварійное вознагражденіе отпадаетъ или уменьшается, если можно съ достовѣрностью допустить, что предметы, которые погибли вслѣдствіе большой аваріи, уничтожились бы или повредились бы отъ позднѣйшей частной аваріи, если бы оставались на суднѣ.

§ 206. Убытокъ, происшедшій отчасти вслѣдствіе большой аваріи, отчасти вслѣдствіе частной аваріи, какъ и издержки, общія обѣимъ аваріямъ, распредѣляются между ними по справедливой оцѣнкѣ (billigt Skjön).

§ 207. Судно участвуетъ въ большой аваріи:

1) своею стоимостью, по оцѣнкѣ свѣдущихъ людей, во время прибытія его въ мѣсто, гдѣ кончается * рейсъ;

2) суммою, составляющею по аварійному разсчету возмѣщеніе убытка судна, если только исправленіе поврежденій не было уже произведено раньше.

Если судно послѣ наступленія большой аваріи подверглось починкѣ или исправлено поврежденіе, не относящееся къ большой аваріи, то изъ установленной свѣдущими людьми стоимости судна вычитаются издержки по починкѣ и исправленію судна.

§ 208. Грузъ участвуетъ въ большой аваріи:

1) стоимостью товаровъ, которые находились на суднѣ при наступленіи аваріи и которые оказались на лицо при окончаніи * рейса, каковая стоимость опредѣляется согласно правиламъ, изложеннымъ въ §§ 200 и 201;

2) суммами, исчисленными какъ вознагражденіе за товары, пожертвованные или поврежденные во время рейса вслѣдствіе большой аваріи, а также

3) вознагражденіемъ, причитающимся грузохозяину отъ судохозяина за товары, которые во время рейса утрачены или повреждены, или проданы для надобностей судна (см. § 149).

§ 209. Фрахтъ участвуетъ въ большой аваріи половиною:

1) заработаннаго къ концу * рейса фрахта,

2) вознагражденія, причитающагося по аварійному разсчету за утраченный фрахтъ.

Если размѣръ фрахта не выговоренъ, то онъ исчисляется по правиламъ § 150.

§ 210. Если фрахтъ выданъ впередъ съ тѣмъ, что онъ не будетъ возвращенъ, хотя бы фрахтъ не былъ заработанъ по причинѣ несчастнаго случая, то судохозяева не обязаны участвовать въ большой аваріи въ суммѣ фрахта.

§ 211. Изъ опредѣленныхъ по правиламъ §§ 207—210 стоимостей, участвующихъ въ большой аваріи, вычитаются какъ аварійные взносы позднѣйшей большой аваріи, если таковая наступитъ во время пути, такъ и издержки по спасанію и сбереженію тѣхъ предметовъ, которые уже обязаны аварійными взносами, если издержки эти не вознаграждаются по правиламъ большой аваріи.

§ 212. Свободны отъ участія въ большой аваріи:

1) жизненные припасы (Levnetsmidler), уголь (Kul), другія принадлежности машинъ (Maskinfornödenheder) и военные запасы (Krigsforraad),

2) жалованье капитана и команды, и

3) одежда (Klæder) и путевыя принадлежности (Reisefornödenheder) находящихся на суднѣ лицъ, а также все то, что находится при нихъ.

Если одинъ изъ указанныхъ въ п. 3 предметовъ пожертвованъ или поврежденъ при большой аваріи, то собственникъ его участвуетъ въ распредѣленіи убытковъ суммою, которая ему причитается по аварійному разсчету.

§ 213. Вычисленіе и распредѣленіе потерь по большой аваріи совершается въ мѣстѣ, гдѣ грузъ отдѣляется отъ судна *, на основаніи дѣйствующихъ тамъ законовъ.

Аварійный разсчетъ въ Норвегіи совершается назначенными для того диспашерами. Споры о неправильности (Rigtighed) аварійнаго разсчета (Dispache) разрѣшаются судомъ **.

§ 214. Капитанъ обязанъ безъ лишняго промедленія предпринять все необходимое для составленія аварійнаго разсчета *.

Каждый, участвующій въ аваріи, обязанъ сообщить диспашеру все то относительно сопровождавшихъ аварію обстоятельствъ и относительно доказательствъ, что диспашеръ считаетъ нужнымъ **.

§ 215. Если предметъ, который по аварійному разсчету считался погибшимъ вслѣдствіе большой аваріи, позднѣе розыщется, или если что либо изъ того, что признано убыткомъ большой аваріи, будетъ возмѣщено тѣмъ, кто его причислилъ, то все аварійное распредѣленіе измѣняется дополнительнымъ разсчетомъ. Напротивъ, нельзя задерживать составленіе аварійнаго разсчета единственно на томъ основаніи, что есть надежда, что пожертвованные предметы будутъ розысканы или что кто либо возмѣститъ убытки.

§ 216. За аварійные взносы собственникъ отвѣчаетъ не лично, а только тѣми предметами, которые обязаны этими взносами.

§ 217. Судно, которое обременено аварійнымъ взносомъ, не можетъ покинуть мѣсто, гдѣ товаръ отдѣляется отъ судна, а также грузъ, который отвѣчаетъ за подобный взносъ, не можетъ быть сданъ его собственнику, прежде чѣмъ аварійный взносъ уплаченъ или, если размѣръ взноса не опредѣленъ, не представлено обезпеченія платежа.

§ 218. Всѣ убытки и издержки по судну и грузу, которые причинены въ теченіе морского рейса несчастнымъ случаемъ, не составляющимъ большой аваріи, или которые должны быть обсуждаемы въ силу

особаго предписанія, сообразно преподанным на то правиламъ (см. § 161 ч. 2), составляютъ частную аварію того предмета или тѣхъ предметовъ, которыхъ касается убытокъ или которыми вызваны издержки.

Если расходы, которые составляютъ частную аварію, произведены одновременно на судно и грузъ или * на нѣкоторыя части груза, то они распредѣляются соразмѣрно стоимости предметовъ, для которыхъ издержки сдѣланы, причемъ, на сколько возможно, примѣняются правила, дѣйствующія при распредѣленіи убытковъ по большой аваріи. Издержки по спасанію груза распредѣляются по соразмѣрности между грузомъ и фрахтомъ, причитающимся за спасенный грузъ.

Если кто либо, заинтересованный въ подобнаго рода аваріи, потребуетъ, то вычисленіе и распредѣленіе убытковъ производятся диспашеромъ.

ВОСЬМАЯ ГЛАВА.

Объ убыткахъ отъ столкновенія.

(Om Skade ved Sammenstöd).

§ 219. Правила, которыми слѣдуетъ руководствоваться судамъ во избѣжаніе столкновеній, имѣютъ быть преподаны королемъ.

§ 220. Если убытокъ причиненъ судну или грузу вслѣдствіе столкновенія судовъ по винѣ одного изъ нихъ, то виновное судно отвѣчаетъ за причиненные имъ убытокъ и потери.

Судъ, принимая во вниманіе свойство допущенной сторонами ошибки, опредѣляетъ, какую сумму вознагражденія должна представить одна изъ сторонъ другой или что каждое судно должно понести свой убытокъ.

При обсужденіи вопроса о виновности судъ обращаетъ особенное вниманіе на то, сколько времени было у виновнаго въ столкновеніи судна для принятія рѣшенія.

§ 221. Если столкновеніе произошло вслѣдствіе несчастнаго случая или если нельзя установить, что оно произошло по винѣ одной изъ сторонъ, то каждое судно несетъ свой убытокъ.

§ 222. За вознагражденіе, которое должно быть уплачено на основаніи § 220, судохозяинъ отвѣчаетъ судномъ и фрахтомъ, если столкновеніе произошло по винѣ такого лица, за которое онъ отвѣчаетъ по силѣ § 8.

§ 223. Въ случаѣ столкновенія судовъ, каждый изъ капитановъ обязанъ, если это не грозитъ опасностью его судну, экипажу и пассажирамъ, оказать другому судну, его экипажу и пассажирамъ помощь, какая возможна и какая для спасенія отъ опасности, возникшей вслѣдствіе столкновенія, необходима, а также сообщить другому капитану названіе и мѣсто приписки своего судна, мѣсто или портъ, изъ котораго онъ идетъ и въ который онъ назначенъ *. Такая же обязанность лежитъ на капитанѣ, въ случаѣ столкновенія его судна съ ботомъ (Baad).

Капитанъ, не исполнившій этого правила безъ достаточнаго основанія, разсматривается, какъ виновный въ столкновеніи, если противное не будетъ доказано.

ДЕВЯТАЯ ГЛАВА.

О наградѣ за спасаніе.

(Om Bergelön).

§ 224. Всякій, кто спасъ погибающее или находящееся въ опасности судно или грузъ, или что-нибудь принадлежащее подобному судну или его грузу, а равно всякій, оказывавшій помощь при спасаніи, имѣютъ право на награду за то, что спасено. Если стороны относительно размѣра награды не придутъ къ соглашенію, то таковой установляется судомъ *, кромѣ случая, когда стоимость спасеннаго не превышаетъ 500 кронъ, когда размѣръ награды установляется единоличнымъ судьей (Amtmand).

Относительно того, что дѣлать съ спасеннымъ или выброшеннымъ на берегъ грузомъ, а также, какъ вообще должно поступить лицо, спасавшее грузъ, и въ особенности, если нѣтъ въ наличности ни собственника, ни уполномоченнаго, будутъ обнародованы правила въ силу особаго закона.

§ 225. При опредѣленіи награды за спасаніе должно быть въ особенности принято во вниманіе:

1) опасность, коей подвергалось спасенное *, было-ли судно покинуто своимъ экипажемъ, было-ли спасаніе совершено при содѣйствіи экипажа или собственными вспомогательными средствами спасавшихъ;

2) опасность, коей подвергались лица, спасавшія судно или грузъ, и ихъ имущество, и поврежденіе, какое они потерпѣли въ здоровьи или въ имуществѣ;

3) знаніе и способность, обнаруженныя означенными лицами при работѣ, время и стараніе, употребленныя ими;

4) число спасавшихъ лицъ, ихъ расходы и стоимость употребленныхъ при этомъ приспособленій (Redskaber);

5) стоимость спасеннаго.

§ 226. Награда за спасаніе вообще не можетъ быть назначена свыше одной трети стоимости спасеннаго по вычетѣ таможенныхъ пошлинъ (Told) и другихъ казенныхъ сборовъ (offentlige Afgifter), такъ же какъ издержекъ по храненію, оцѣнкѣ и продажѣ. Если стоимость спасеннаго незначительна или если спасаніе было сопряжено съ большою опасностью или съ необычайными усиліями, то въ награду за спасаніе можетъ быть назначена бо́льшая сумма.

Награда за спасаніе содержитъ вознагражденіе за доставку спасеннаго въ безопасное мѣсто и за произведенныя для этого издержки на судно или на иныя приспособленія.

§ 227. Если договоръ о наградѣ за спасаніе заключенъ капитаномъ, судо- или грузохозяиномъ во время самой опасности, то тотъ, кто долженъ ее уплатить, въ правѣ, въ теченіе четырнадцати дней послѣ доставки спасенныхъ предметовъ въ портъ *, возбудить вопросъ о высотѣ награды предъ судомъ, который можетъ условленный размѣръ награды уменьшить, если онъ значительно превосходитъ то, что можно признать справедливымъ. Если по договору награда за спасаніе должна быть установлена третейскими судьями или инымъ подобнымъ способомъ, то договоръ этотъ не обязателенъ для того, кто долженъ платить награду, если онъ въ теченіе четырнадцати дней по заключеніи договора заявитъ объ отказѣ.

§ 228. Въ случаѣ спора между лицами, участвовавшими въ спасаніи, о распредѣленіи награды, споръ этотъ разрѣшается судомъ или, если стоимость спасеннаго не превышаетъ пятисотъ кронъ, единоличнымъ судьей, причемъ обращается вниманіе на указанныя въ § 225 обстоятельства.

Если судно спасетъ что-либо во время рейса, то изъ награды прежде всего возмѣщается убытокъ, причиненный судну или грузу спа-

саніемъ; затѣмъ судохозяева получаютъ двѣ трети, если спасавшее судно паровое, и половину, если оно парусное, а остатокъ раздѣляется на двѣ равныя части между капитаномъ и командой; между лицами команды причитающаяся имъ часть распредѣляется соразмѣрно жалованью каждаго изъ нихъ. Договоръ, въ силу котораго капитанъ или команда должны удовольствоваться меньшею долею награды, нежели какая здѣсь установлена, недѣйствителенъ, если судно не снаряжено именно для спасанія или если договоръ имѣетъ предметомъ выполненіе опредѣленнаго предпріятія по спасанію.

§ 229. Лица, участвовавшія въ спасаніи, въ правѣ воспрепятствовать тому, чтобы спасенное судно покинуло мѣсто спасанія или спасенный грузъ былъ вывезенъ, прежде удовлетворенія ихъ наградою за спасаніе или прежде представленія обезпеченія.

Иски о назначеніи награды за спасаніе или о распредѣленіи ея могутъ быть предъявлены въ мѣстѣ спасанія или въ мѣстѣ доставки спасеннаго *.

ДЕСЯТАЯ ГЛАВА.

О морскомъ страхованіи.

(Om Sjöforsikring).

Первое отдѣленіе.

Общія положенія.

§ 230. Предметъ страхованія—всякій законный интересъ, который можетъ быть оцѣненъ на деньги и который состоитъ въ томъ, чтобы судно или грузъ, подвергшіеся морской опасности, не погибли или не ухудшились вслѣдствіе подобной опасности.

Предметомъ страхованія могутъ быть въ особенности: судно, фрахтъ, снаряженіе судна, грузъ, ожидаемая торговая и коммисіонная прибыль отъ товаровъ, требованія по бодмереѣ, аварійныя деньги и иныя требованія, которыя должны быть покрыты изъ судна, фрахта или груза. Страховщикъ (Forsikreren) можетъ перестраховать принятый на себя рискъ (Reassurance).

§ 231. Страховать можно за свой и за чужой счетъ и безъ указанія, предпринимается ли страхованіе за свой или за чужой счетъ («за счетъ, кого это касается» или что либо подобное).

Если страхованіе предпринимается за чужой счетъ безъ порученія, то тотъ, кто это страхованіе предпринимаетъ, обязанъ заявить страховщику объ этомъ обстоятельствѣ съ точностью. Если онъ этого не сдѣлаетъ, страхованіе не дѣйствительно, даже въ томъ случаѣ, если бы затѣмъ тотъ, за чей счетъ страхованіе предпринято, призналъ страхованіе для себя обязательнымъ, но страховщикъ тѣмъ не менѣе сохраняетъ право на страховую премію (Forsikringspraemien).

§ 232. Страховщикъ обязанъ, въ случаѣ требованія *, вручить лицу, отдающему на страхъ (Forsikringstager), ** письменный документъ (Police), удостовѣряющій совершеніе страхованія.

§ 233. Дѣйствительная стоимость (virkelige Vaerdi) страхуемаго предмета составляетъ его страховую стоимость (Forsikringsvaerdi).

§ 234. Если кто либо съ цѣлью обмана предприметъ страхованіе какого либо предмета въ суммѣ, превосходящей его страховую стоимость, то этотъ договоръ, а если ихъ совершено нѣсколько, то всѣ они недѣйствительны.

§ 235. Если какой либо предметъ добросовѣстно застрахованъ свыше его стоимости, то страхованіе остается въ силѣ, но лишь въ суммѣ, соотвѣтствующей его страховой стоимости.

Если одинъ и тотъ же предметъ застрахованъ нѣсколькими лицами противъ одной и той же опасности и всѣ страхованія совершены въ одинъ и тотъ же день, то каждый изъ страховщиковъ отвѣчаетъ только за страховую стоимость предмета въ размѣрѣ отношенія принятаго имъ на себя страхового вознагражденія къ общей суммѣ страхового вознагражденія. Если страхованія совершены въ различные дни, то позднѣйшее страхованіе дѣйствительно только въ той мѣрѣ, въ какой страховая стоимость не покрывается предшествовавшими страхованіями. Позднѣйшее страхованіе однако дѣйствительно въ слѣдующихъ случаяхъ:

1) если при его совершеніи права по предшествовавшему страхованію уступлены позднѣйшему страховщику;

2) если при его совершеніи постановлено, что позднѣйшее страхованіе только тогда должно быть осуществлено, если страхователь не по-

лучитъ удовлетворенія по предшествовавшему страхованію, вслѣдствіе ли недѣйствительности его, или вслѣдствіе несостоятельности страховщика;

3) если предшествовавшее страхованіе совершено за счетъ страхователя безъ его порученія, а позднѣйшее, напротивъ, совершено по требованію самого страхователя, причемъ страхователь при совершеніи страхованія или не зналъ о прежнемъ страхованіи, или, узнавъ, отказался отъ него.

§ 236. Если страхованіе, вслѣдствіе отсутствія страхового интереса, вслѣдствіе преувеличенія стоимости застрахованнаго предмета, или вслѣдствіе двойнаго страхованія, во всемъ объемѣ или въ части окажется недѣйствительнымъ, то страховщикъ все таки сохраняетъ право на страховую премію, если во время совершенія страхованія онъ не зналъ объ обстоятельствѣ, дѣлающемъ договоръ недѣйствительнымъ. Страхователь, однако, имѣетъ право на возвратъ части страховой преміи (Ristorno), согласно § 266.

§ 237. Если страховое вознагражденіе ниже страховой стоимости предмета, то страховщикъ, въ случаѣ несчастія, возмѣщаетъ убытокъ въ размѣрѣ отношенія страховой стоимости къ страховому вознагражденію.

§ 238. Стороны могутъ путемъ соглашенія установить опредѣленную стоимость предмета страхованія (taxeret Police), чѣмъ и опредѣлится размѣръ страхового вознагражденія, но это не лишаетъ страховщика права требовать пониженія страховой стоимости, если онъ докажетъ, что эта стоимость превышаетъ дѣйствительную стоимость застрахованнаго предмета, которую онъ могъ имѣть во время оцѣнки.

§ 239. Страховщикъ, покрывшій убытокъ, за который можно было требовать страхового вознагражденія отъ третьяго лица, вступаетъ въ права страхователя противъ этого третьяго лица.

Если вѣритель застрахуетъ принадлежащее ему требованіе, обезпеченное предметомъ, подвергающимся морской опасности, и предметъ этотъ погибнетъ или повредится, то страховщикъ вступаетъ въ права вѣрителя противъ должника въ части требованія *, соотвѣтствующей уплаченному имъ вознагражденію.

Страхователь можетъ требовать отъ страховщика вознагражденіе, не будучи обязанъ предварительно уступить ему свои права противъ лица, принявшаго на себя обезпеченіе убытка, а также противъ своего должника (см. однако § 250) **.

§ 240. Если страховщикъ признанъ несостоятельнымъ должникомъ или если при вступившемъ на него взысканіи онъ окажется неспособнымъ къ платежу долговъ или если онъ прекратитъ платежи, то страхователь въ правѣ отмѣнить страхованіе и потребовать возвращенія преміи, если страховщикъ по требованію страхователя не представитъ обезпеченія точнаго исполненія договора; если въ это время застрахованный предметъ уже подверженъ былъ морской опасности, то страховщикъ въ правѣ удержать соотвѣтствующую часть преміи.

Второе отдѣленіе.

Объ обязанностяхъ страхователя.

(Om den Forsikredes Forpligtelser).

§ 241. Страхователь, а также тотъ, кто за его счетъ предпринимаетъ страхованіе и всякое иное лицо, принимающее участіе въ страхованіи въ качествѣ посредника, должны при совершеніи его точно и по сущей правдѣ указать всѣ обстоятельства, которыя могутъ имѣть существенное значеніе для оцѣнки риска, принимаемаго на себя страховщикомъ, и условій принятія имъ на себя страхованія.

§ 242. Въ случаѣ неисполненія упоминаемыхъ въ § 241 требованій и если при этомъ неуказанное при совершеніи договора обстоятельство не было извѣстно страховщику и можно предположить, что и не могло быть ему извѣстно, то договоръ для него не обязателенъ; онъ во всякомъ случаѣ сохраняетъ право на премію (см. однако § 266) *.

Страхованіе не можетъ быть недѣйствительно только вслѣдствіе того, что страхователь или иное лицо, которое обязано было сдѣлать упомянутое въ § 241 указаніе, такъ поздно получили свѣдѣніе объ обстоятельствѣ, подлежавшемъ сообщенію, что могли сдѣлать его извѣстнымъ страховщику до заключенія страхованія, только принявъ совершенно необычайныя мѣры.

Страхованіе, совершенное безъ порученія и вѣдома страхователя, не можетъ быть недѣйствительно только потому, что страховщику не было сообщено объ обстоятельствѣ, которое хорошо было извѣстно страхователю, но вовсе не было извѣстно лицу, совершавшему страхованіе въ его пользу.

§ 243. Страхованіе недѣйствительно и премія утрачивается (см. однако § 266), если объ упоминаемыхъ въ § 241 обстоятельствахъ дано

невѣрное указаніе, хотя бы это было сдѣлано добросовѣстно, развѣ страховщикъ при совершеніи страхованія зналъ объ истинномъ положеніи дѣла *.

§ 244. Если обстоятельство, на которое не было указано или о которомъ было дано невѣрное указаніе, касалось только части застрахованнаго предмета, то договоръ въ остальной части остается въ силѣ, если нельзя предположить, что страховщикъ, зная объ истинномъ положеніи дѣла, не принялъ бы на себя страхованія одной этой части на тѣхъ же условіяхъ, на какихъ принялъ страхованіе всего предмета.

§ 245. Какъ только страхователю сдѣлается извѣстно, что застрахованный предметъ постигнутъ несчастнымъ случаемъ, за который отвѣчаетъ страховщикъ, онъ извѣщаетъ его объ этомъ и испрашиваетъ его указанія относительно распоряженій для спасанія и сбереженія застрахованнаго предмета и во избѣжаніе большихъ убытковъ; страхователь самъ долженъ и до полученія распоряженій со стороны страховщика сдѣлать въ этомъ отношеніи все, что нужно. Если страхователь не сдѣлаетъ того, что на него возлагается, то онъ несетъ проистекающіе изъ этого убытки.

§ 246. Если для страховщика наступитъ обязанность возмѣстить убытки, за которые страхователь въ правѣ потребовать вознагражденіе отъ третьяго лица, то страхователь обязанъ принять, смотря по обстоятельствамъ, необходимыя мѣры, пока самъ страховщикъ не будетъ въ состояніи оградить свои интересы. Если страхователь промедлитъ это сдѣлать, то онъ отвѣчаетъ за причиненные страховщику убытки.

§ 247. За отсутствіемъ иного соглашенія, страхователь обязанъ уплатить премію при вручении ему полиса непосредственно вслѣдъ за заключеніемъ договора.

Третье отдѣленіе.

Объ обязанностяхъ страховщика.

(Om Forsikrerens Forpligtelser).

§ 248. Страховщикъ отвѣчаетъ, если не допущено особаго исключенія, за послѣдствіе всякой опасности, которой подвергнется застрахованный предметъ во время продолженія страхованія и въ которой не виновенъ самъ

страхователь. Если убытки причинены капитаномъ или командою, то страховщикъ освобождается отъ отвѣтственности.

§ 249. Страховщикъ не отвѣчаетъ за убытки въ слѣдующихъ случаяхъ:

1) при страхованіи судна и фрахта за счетъ судохозяевъ: если убытокъ произошелъ отъ того, что судно при начатіи рейса не было годно къ морскому плаванію, не было надлежащимъ образомъ снаряжено, снабжено достаточною судовою командою и надлежащими судовыми документами или было не надлежащимъ образомъ нагружено, или отъ того, что третье лицо въ возмѣщеніе убытковъ, причиненныхъ ему служебною ошибкою или упущеніемъ со стороны капитана или команды, задержало застрахованный предметъ; исключеніе допускается только тогда, когда дѣло идетъ о вознагражденіи за убытки, причиненные столкновеніемъ судовъ;

2) при страхованіи судна: если поврежденіе судна или его принадлежностей было слѣдствіемъ ветхости, старости, гнилости, червоточины или произошло отъ того, что поврежденная часть судна при начатіи рейса находилась не въ надлежащемъ состояніи;

3) при страхованіи фрахта, груза или ожидаемой прибыли отъ товара (Handelsfordel): если убытокъ произошелъ отъ недостатковъ упаковки груза или отъ такого его свойства, о которомъ упомянается въ § 142; однако страховщикъ возмѣщаетъ и эти убытки, если рейсъ былъ задержанъ необычайно продолжительное время вслѣдствіе несчастнаго случая, за который страховщикъ принялъ на себя рискъ, развѣ можно допустить, что убытокъ не составлялъ слѣдствія запозданія;

4) при страхованіи груза, ожидаемой прибыли отъ товара и уплаченнаго впередъ, но не подлежащаго возвращенію въ случаѣ несчастія фрахта: если убытокъ произошелъ вслѣдствіе дѣйствій отправителя или грузополучателя, какъ таковыхъ *.

§ 250. Послѣ того, какъ аварійный разсчетъ составленъ въ надлежащемъ мѣстѣ, согласно мѣстному закону, для страховщика наступаетъ обязанность, въ силу состоявшагося распредѣленія, уплатить не только ту сумму, которая приходится на застрахованный предметъ, но и вознагражденіе за тотъ убытокъ, причиненный застрахованному предмету, который должны покрыть другіе участники въ аваріи, если эти послѣдніе не могутъ этого сдѣлать. Эта обязанность остается на страховщикѣ даже и въ томъ случаѣ, если застрахованный предметъ по аварійному разсчету оцѣненъ выше его страховой стоимости.

Если аварійный разсчетъ не былъ совершенъ, но не по винѣ страхователя, то этотъ послѣдній можетъ требовать возмѣщенія убытка въ полномъ объемѣ, согласно содержанію страхового договора.

§ 251. Послѣ того, какъ аварійный разсчетъ составленъ въ надлежащемъ мѣстѣ должностнымъ лицомъ, приставленнымъ къ завѣдыванію этого рода дѣлами, страховщикъ не можетъ предъявить противъ страхователя возраженія въ томъ, что въ аварійномъ разсчетѣ, вопреки закону мѣста, гдѣ совершенъ разсчетъ, допущено снисхожденіе въ пользу лица, обязаннаго покрыть убытки страхователя, если только самъ страхователь не виновенъ въ томъ, что его права не были надлежащимъ образомъ ограждены. Страхователь, однако, обязанъ уступить страховщику свое требованіе противъ лица, которому оказано снисхожденіе.

§ 252. Страховщикъ обязанъ возмѣстить издержки и пожертвованія, произведенныя добросовѣстно съ цѣлью избѣжанія опасности, за которую онъ принялъ на себя отвѣтственность, и за убытокъ, причиненный изъ-за спасанія и сбереженія застрахованнаго предмета и во избѣжаніе бо́льшаго убытка, хотя бы эти убытки не могли быть отнесены къ большой аваріи, а равнымъ образомъ расходы, сдѣланные съ цѣлью установленія отвѣтственности страховщика въ упомянутыхъ случаяхъ.

§ 253. Если въ теченіе времени, за которое страховщикъ принялъ на себя рискъ, произошло нѣсколько случаевъ аваріи, то страховщикъ обязанъ возмѣстить убытокъ даже въ томъ случаѣ, когда сумма вознагражденія въ общей сложности превосходитъ страховую сумму. Упомянутыя въ § 252 издержки равнымъ образомъ возмѣщаются полностью, хотя бы страховая сумма вслѣдствіе этого была превышена.

§ 254. Въ случаѣ перемѣны назначеннаго при совершеніи страхованія пути до перехода риска на страховщика, всякая обязанность его по страхованію судна и фрахта за счетъ судохозяевъ отпадаетъ; при страхованіи за счетъ другого лица или при страхованіи иного, чѣмъ судно и фрахтъ, предмета, страхованіе остается въ силѣ, если перемѣна пути произошла безъ согласія страхователя.

Если застрахованный грузъ, помѣщенный не на томъ суднѣ, которое указано при страхованіи, подвергнется опасности, прежде нежели рискъ перейдетъ на страховщика, то этотъ послѣдній освобождается отъ своего обязательства.

§ 255. Если вслѣдствіе перемѣны пути или иной причины опасность, противъ которой совершено страхованіе, увеличится или измѣнится послѣ того, какъ рискъ перешелъ на страховщика, то этотъ послѣдній освобождается отъ отвѣтственности за всякій несчастный случай, наступившій послѣ перемѣны, хотя бы эта перемѣна произошла безъ согласія страхователя или вслѣдствіе крайняго случая, вызваннаго тою опасностью, за которую страховщикъ принялъ на себя отвѣтственность или хотя бы она произошла изъ-за спасанія жизни человѣка.

Четвертое отдѣленіе.

Объ убыткѣ и его погашеніи.

(Om Skaden og dens Betaling).

§ 256. Страхователь имѣетъ право на вознагражденіе убытка полностью:

1) при страхованіи судна или груза: если судно или грузъ совсѣмъ потонутъ или будутъ признаны законнымъ призомъ, или потерпятъ такое поврежденіе, что по своему существу и по годности къ употребленію перестанутъ удовлетворять первоначальному назначенію;

2) при страхованіи фрахта: если фрахтъ утратится полностью;

3) при страхованіи ожидаемой прибыли (Handelsfordel) и комиссіоннаго вознагражденія (Provision): если грузъ не достигнетъ мѣста назначенія;

4) при страхованіи аварійныхъ и бодмерейныхъ денегъ: если предметъ морского заклада, который ихъ обезпечивалъ, совсѣмъ утратится или по иной причинѣ не можетъ покрыть ихъ.

§ 257. Въ случаѣ полной гибели застрахованнаго предмета страховщикъ обязанъ уплатить страховую сумму полностью, но съ вычетомъ сбереженныхъ вслѣдствіе несчастнаго случая издержекъ и съ присвоеніемъ страховщику права на спасенное имущество. Если предметъ застрахованъ только въ части своей стоимости, то вычетъ опредѣляется по отношенію между страховою суммою и всею страховою стоимостью, причемъ и страховщикъ получаетъ свою часть въ томъ, что спасено, по тому же разсчету.

Если застрахованное судно потерпѣло поврежденіе и свѣдущіе люди признаютъ его негоднымъ къ исправленію *, то страхователь имѣетъ право требовать вознагражденіе полностью, уступивъ судно страховщику.

§ 258. Судно считается погибшимъ и страхователь можетъ, уступивъ свои права на застрахованный предметъ, потребовать уплаты страхового вознагражденія полностью, если въ теченіе времени, втрое продолжительнѣе того, какое требуется для совершенія парусным судномъ плаванія отъ мѣста, откуда было получено послѣднее извѣстіе о судиѣ, до мѣста назначенія, и во всякомъ случаѣ не менѣе трехъ мѣсяцевъ, не получится никакого извѣстія, касающагося судна.

§ 259. Если судну или грузу воспрещенъ выходъ изъ порта (Embargo) или они задержаны вслѣдствіе иного распоряженія властей, или захвачены морскими разбойниками (Sjörövere) или если судно покинуто его экипажемъ, то страхователь можетъ, уступивъ право на застрахованный предметъ, потребовать уплаты страхового вознагражденія полностью, если судно или грузъ не будутъ освобождены и не поступятъ подъ власть страхователя:

въ теченіе шести мѣсяцевъ, если указанный случай наступитъ въ европейскихъ водахъ или въ лежащихъ внѣ Европы частяхъ Средиземнаго или Чернаго морей;

въ теченіе девяти мѣсяцевъ, если онъ наступитъ въ другихъ водахъ по сю сторону мыса Доброй Надежды или мыса Горна, и

въ теченіе двѣнадцати мѣсяцевъ, если онъ наступитъ въ водахъ по ту сторону мыса Доброй Надежды или мыса Горна.

Означенные сроки исчисляются со дня, въ который страхователь извѣстилъ страховщика о несчастномъ случаѣ.

§ 260. Страхователь, желающій уступить застрахованный предметъ, долженъ увѣдомить о томъ страховщика, въ упомянаемомъ въ § 257 ч. 2 случаѣ, въ теченіе одного мѣсяца, считая со дня, когда ему сдѣлался извѣстенъ результатъ осмотра, а въ упомянаемыхъ въ §§ 258 и 259 случаяхъ — въ теченіе шести мѣсяцевъ по окончаніи установленныхъ въ означенныхъ параграфахъ сроковъ по каждому отдѣльному случаю.

§ 261. Страхователь, не воспользовавшійся въ теченіе упомянутаго въ предыдущемъ параграфѣ срока своимъ правомъ уступить застрахованный предметъ, утрачиваетъ это право въ предусмотрѣнномъ въ § 257 ч. 2 * случаѣ.

Страхователь можетъ въ упомянутыхъ въ §§ 258 и 259 ** случаяхъ, даже по истеченіи срока уступки, потребовать полнаго вознагра-

*

жденія; однако, если застрахованный предметъ впослѣдствіи будетъ найденъ, то онъ обязанъ по требованію страховщика возвратить страховую сумму и уплатить процентъ въ размѣрѣ $^1/_2\%$ въ мѣсяцъ, причемъ страховщикъ отрекается отъ права на застрахованный предметъ и возмѣщаетъ причинившійся ему убытокъ, если онъ входитъ въ предметъ страхованія.

§ 262. Уступка застрахованнаго предмета должна быть безусловна и безповоротна и должна обнимать весь застрахованный предметъ или ту его часть, которая во время несчастнаго случая подвергалась опасности.

Если предметъ застрахованъ только въ части своей стоимости, то страхователь обязанъ уступить такую часть застрахованнаго предмета, которая соотвѣтствуетъ отношенію между страховою суммою и всею страховою стоимостью.

§ 263. Страховщикъ, уплативъ все страховое вознагражденіе, можетъ потребовать, чтобы страхователь письменно передалъ ему права, которыя, въ силу уступки, должны перейти къ нему и равнымъ образомъ, чтобы страхователь предоставилъ ему всѣ касающіеся уступаемаго предмета документы, которые находятся въ его распоряженіи.

§ 264. Всякое требованіе, возникшее изъ страхового договора, утрачиваетъ свою правовую силу, если оно въ теченіе трехъ * лѣтъ послѣ возникновенія не будетъ осуществлено посредствомъ иска **.

Пятое отдѣленіе.

О возвратѣ преміи.

[Om Tilbagebetaling af Praemie (Ristorno)].

§ 265. Если застрахованный предметъ не подвергается той опасности, которая лежитъ на отвѣтственности страховщика, то страхователь можетъ потребовать прекращенія страхованія и возврата преміи (Ristorno). Однако, страховщикъ имѣетъ право, если нѣтъ иного соглашенія, на вознагражденіе въ размѣрѣ четверти процента страховой суммы или половины условленной преміи, если она ниже половины процента страховой суммы.

§ 266. Если страхованіе, по причинѣ отсутствія интереса, чрезмѣрной оцѣнки предмета страхованія, двойного страхованія, невѣрности или недостаточности сообщенія или по иной подобной причинѣ въ цѣломъ объемѣ или въ части будетъ признано недѣйствительнымъ, но если въ то же время тотъ, кто совершилъ страхованіе и даже въ случаѣ страхованія за чужой счетъ, а также страхователь въ то время, когда выдалъ довѣренность на совершеніе страхованія, дѣйствовали добросовѣстно относительно обстоятельства, повлекшаго за собою недѣйствительность страхованія, — то можно потребовать возврата преміи съ указанными выше вычетами, но съ тѣмъ, чтобы это было потребовано, прежде нежели предметъ подвергнется опасности.

ОДИНАДЦАТАЯ ГЛАВА.

О морскомъ закладномъ правѣ и о давности по морскимъ требованіямъ.

(Om Sjöpanteret og Sjöfordringers Praeskription).

§ 267. Требованія, по которымъ вѣритель, въ силу правилъ настоящей главы, имѣетъ морское закладное право (Sjöfordringer), по удовлетворенію изъ стоимости заклада, слѣдуютъ послѣ казенныхъ взысканій (offentlige Afgifter), за которыя отвѣчаетъ закладъ, но относительно всѣхъ другихъ требованій пользуются правомъ преимущественнаго удовлетворенія.

§ 268. Слѣдующія требованія пользуются правомъ морского заклада на суднѣ и фрахтѣ:

1) лоцманскія деньги, награды по спасанію и издержки по освобожденію судна отъ непріятеля;

2) требованія капитана и команды относительно жалованья и иныхъ выгодъ, на которыя они имѣютъ законное право за свою службу на суднѣ;

3) требованія по взносамъ за большую аварію, а также издержки, распредѣляемыя по тѣмъ же правиламъ (§§ 161 ч. 2 и 218 ч. 2), бодмерейныя требованія, а также требованія грузохозяевъ за товары, проданные во время рейса для нуждъ судна;

4) требованія, основанныя на обязательствахъ, принятыхъ на себя капитаномъ въ силу своего званія, или возникшія изъ нарушенія договора, который заключенъ самимъ судохозяиномъ или его уполномоченнымъ, но исполненіе котораго принадлежитъ къ числу обязанностей ка-

питана (см. § 7), требованія по возмѣщенію убытка, причиненнаго служебною ошибкою или небрежностью кого либо изъ находящихся на суднѣ (см. § 8), равно какъ и требованія капитана за все то, что имъ самимъ издержано или что имъ принято на себя изъ уплаченнаго на покрытіе издержекъ по судну.

Морское закладное право на судно обнимаетъ и принадлежности судна, къ каковымъ не причисляются провіантъ, дрова, уголь и иныя принадлежности машинъ; морское закладное право на фрахтъ обнимаетъ валовой фрахтъ за тотъ рейсъ, изъ котораго требованіе возникло. Морское закладное право по бодмерейному требованію обнимаетъ судно или фрахтъ, или и то, и другое, смотря по содержанію бодмерейнаго письма (см. § 175).

§ 269. Перечисленныя въ § 268 морскія требованія удовлетворяются въ томъ же порядкѣ, въ какомъ они изложены, если всѣ они возникли въ теченіе одного и того же рейса. Требованія, помѣщенныя въ одномъ и томъ же пунктѣ, имѣютъ одинаковыя права на удовлетвореніе; однако, если требованія, помѣщенныя въ пунктѣ первомъ или въ пунктѣ третьемъ, возникли не изъ одного и того же несчастнаго случая (Nödstilfaelde), то позднѣйшее предшествуетъ болѣе ранняму.

Изъ возникшихъ во время различныхъ рейсовъ требованій преимуществомъ пользуется то, которое возникло позднѣе, предъ тѣмъ, которое возникло раньше; однако, капитанъ и судовая команда удерживаютъ принадлежащее имъ преимущественное право удовлетворенія изъ стоимости судна за причитающееся имъ жалованье по послѣднему наемному договору, но не болѣе, какъ за послѣдніе двѣнадцать мѣсяцевъ, хотя бы судно за это время сдѣлало нѣсколько рейсовъ.

§ 270. Если судно погибло или повредилось, или если фрахтъ утратился во всемъ объемѣ или въ части при такихъ обстоятельствахъ, что судохозяинъ получаетъ со стороны причинившаго убытокъ или по правиламъ большой аваріи вознагражденіе, то вѣритель, имѣющій морское закладное право на судно или фрахтъ, сохраняетъ это самое право на сумму вознагражденія. Напротивъ, вознагражденіе, которое уплачиваетъ страховщикъ за судно или фрахтъ, не отвѣчаетъ вмѣсто застрахованнаго заклада.

§ 271 *. Если судно продано съ публичнаго торга, то закладное право на судно погашается и вѣритель тогда вмѣсто него имѣетъ закладное право на покупную сумму, пока она не выплачена. То же имѣ-

стъ мѣсто, если судно продано послѣ признанія его въ надлежащемъ порядкѣ негоднымъ къ исправленію. Если, впрочемъ, право собственности на судно перейдетъ къ другому лицу вслѣдствіе добровольнаго отчужденія, то судно и послѣ этого отвѣчаетъ по перечисленнымъ въ § 268 требованіямъ.

§ 272. Если морское закладное право погашается вслѣдствіе того, что вознагражденіе, покупная сумма или фрахтъ, которые служатъ обезпеченіемъ морского требованія, выплачены судохозяину, то этотъ послѣдній, если только онъ лично уже не отвѣтственъ, отвѣчаетъ по требованію до размѣра полученной имъ суммы. Въ томъ же порядкѣ судохозяинъ отвѣчаетъ за обычный фрахтъ, причитающійся съ него за погруженный имъ за свой счетъ грузъ.

Если вышеозначенныя суммы поступятъ въ конкурсную массу судохозяина *, то онѣ расходуются на удовлетвореніе вѣрителей, имѣющихъ на нихъ морское закладное право.

§ 273. Если судно перешло къ иностранцу путемъ добровольнаго отчужденія, причемъ морское требованіе, за которое оно отвѣчало, не было предварительно погашено *, то прежній собственникъ остается лично отвѣтственнымъ за его удовлетвореніе даже въ томъ случаѣ, если онъ раньше отвѣчалъ лишь судномъ и фрахтомъ. Однако, если онъ докажетъ **, что судно во время отчужденія не было достаточно для покрытія требованія, то его отвѣтственность не можетъ превысить стоимости судна.

§ 274. Если судохозяинъ уплатилъ все, что онъ, въ силу §§ 272 и 273, обязанъ былъ внести для погашенія морского требованія, а потомъ окажется, что другой вѣритель имѣлъ преимущественное право на удовлетвореніе, то судохозяинъ къ дальнѣйшему платежу не обязанъ, если во время совершенія платежа онъ не зналъ о требованіи другого вѣрителя. Однако, это не имѣетъ примѣненія, если платежъ совершенъ съ цѣлью погашенія требованія, по которому судохозяинъ принялъ на себя личную отвѣтственность.

Вѣритель, получившій при такихъ обстоятельствахъ то, что причиталось другому, отвѣчаетъ по его требованію полученнымъ платежомъ, если зналъ о немъ въ то время, когда получалъ платежъ.

§ 275. То обстоятельство, что собственникъ судна уступилъ его другому лицу для снаряженія въ морское плаваніе на его собственный счетъ,

не имѣетъ никакого вліянія на право вѣрителя по морскому закладу, если это право на судно установлено согласно правиламъ настоящей главы.

§ 276. Морское закладное право на грузъ обезпечиваетъ слѣдующія требованія:

1) вознагражденіе за спасаніе и издержки по освобожденію груза отъ непріятеля;

2) права на аварійные взносы за грузъ по большой аваріи и на издержки, распредѣляемыя по правиламъ большой аваріи (§§ 161 ч. 2, 218 ч. 2); бодмерейный заемъ и требованія грузохозяевъ за товары, проданные во время рейса въ интересѣ другихъ грузохозяевъ;

3) требованія, основанныя на обязательствахъ, выданныхъ капитаномъ въ силу его званія за счетъ грузохозяевъ и требованія самого капитана за все то, что онъ издержалъ или вынужденъ былъ уплатить по обязательствамъ, принятымъ на себя съ цѣлью покрытія издержекъ по грузу;

4) требованія по фрахту и вознагражденіе за простой (Overliggedag) и дальнѣйшія остановки при нагрузкѣ и разгрузкѣ.

Требованія удовлетворяются въ томъ порядкѣ, въ какомъ они изложены. Помѣщенныя въ одномъ пунктѣ имѣютъ одинаковое право на удовлетвореніе, но помѣщенныя въ пунктѣ первомъ или въ пунктѣ второмъ имѣютъ одинаковое право на удовлетвореніе только тогда, если они произошли вслѣдствіе одного и того же событія; въ противномъ случаѣ позднѣйшее предшествуетъ болѣе раннему.

§ 277. Морское закладное право на грузъ прекращается со сдачею его фрахтователю или получателю. Тоже происходитъ, если грузъ * проданъ съ публичнаго торга или капитанъ продалъ его во время рейса для нуждъ судна или остального груза съ вольной руки; тогда закладное право вѣрителя ** переходитъ на покупную сумму, пока она не выплачена.

§ 278. Относительно права вѣрителей по закладному праву искать вознагражденіе, которое имъ причитается за убытки, причиненные грузу поврежденіемъ или гибелью, или которое приходится на грузъ по правиламъ большой аваріи, примѣняются соотвѣтствующія правила, которыя установлены въ § 270 относительно морского закладного права на судно. Вознагражденіе, уплаченное страховщикомъ, также не отвѣчаетъ вмѣсто заклада.

§ 279. Если грузохозяинъ получилъ часть покупной суммы или вознагражденія, изъ которой вѣритель по морскому закладу въ правѣ былъ, на основаніи §§ 277 и 278, требовать удовлетворенія, то грузохозяинъ лично отвѣчаетъ по морскому требованію, согласно тѣмъ же правиламъ, которыя установлены въ §§ 272 и 274 относительно судохозяина.

Правило, содержащееся въ § 272 ч. 2, находитъ соотвѣтствующее примѣненіе, если въ конкурсную массу грузохозяина поступятъ платежи.

§ 280. Если капитанъ сдастъ грузъ, служащій обезпеченіемъ морского требованія, безъ согласія вѣрителя, то капитанъ, такъ же какъ и получатель, если этотъ послѣдній во время сдачи зналъ, что грузъ служитъ обезпеченіемъ, отвѣчаютъ за удовлетвореніе по морскому требованію *. Если будетъ доказано, что грузъ при сдачѣ его не былъ достаточенъ на удовлетвореніе требованія, то отвѣтственность не должна превышать стоимости груза.

§ 281. Вѣритель, морское закладное право коего обезпечивается многими предметами, можетъ осуществить свое требованіе въ полномъ объемѣ изъ стоимости каждаго изъ этихъ предметовъ *.

Если вѣритель съ цѣлью удовлетворенія своего требованія взыщетъ съ одного изъ предметовъ, служащихъ обезпеченіемъ его, бо̀льшую сумму, нежели какая на него приходилась, то какъ собственникъ, который чрезъ это терпитъ убытокъ, такъ и другой вѣритель по морскому требованію, обезпеченіе котораго сдѣлалось недостаточнымъ для его удовлетворенія, имѣютъ на остальной закладъ такое же право, какое принадлежало вѣрителю, уже взыскавшему удовлетвореніе изъ подлежащаго заклада, а именно въ размѣрѣ той суммы, какая должна бы быть заплачена за его собственность или за его закладъ **.

§ 282. Искъ объ удовлетвореніи по морскому требованію, по которому установлено морское закладное право на судно или фрахтъ, можетъ быть предъявленъ по выбору вѣрителя или къ судохозяину, или къ капитану. Вѣритель по морскому закладному праву на находящійся на суднѣ грузъ можетъ предъявить свой искъ къ капитану, если ни судохозяинъ, ни самъ капитанъ не имѣютъ морского закладного права на тотъ же грузъ.

§ 283. Требованія, по которымъ вѣритель, въ силу настоящаго закона, можетъ получить удовлетвореніе только изъ стоимости того пред-

мета, на который онъ имѣетъ морское закладное право, погашаются, если они въ теченіе нижеустановленныхъ сроковъ не будутъ осуществлены посредствомъ иска:

по взносамъ для покрытія убытковъ большой аваріи и издержекъ, распредѣляемыхъ по тѣмъ же правиламъ (см. §§ 161 ч. 2 и 218 ч. 2), въ теченіе одного года со дня составленія аварійнаго разсчета;

по возмѣщенію за потери и поврежденія груза въ теченіе одного года съ разгрузки * товаровъ;

по возмѣщенію всякаго рода иныхъ убытковъ въ теченіе двухъ лѣтъ со времени причиненія ихъ;

по всѣмъ инымъ морскимъ требованіямъ въ теченіе одного года со дня наступленія ихъ срока (Forfalsdag) **.

§ 284. Морское закладное право, установленное, въ силу § 268 п. 2, въ пользу капитана и команды, погашается, если они не осуществятъ посредствомъ иска своего требованія въ теченіе одного года съ того дня, какъ ихъ служба прекратилась. Если вѣритель, въ силу настоящаго закона, имѣетъ морское закладное право на судно, фрахтъ или грузъ по такому требованію, по которому должникъ отвѣчаетъ лично, то морское закладное право погашается въ опредѣленные въ § 283 сроки.

ДВѢНАДЦАТАЯ ГЛАВА.

Правила о взысканіяхъ.

(Straffebestemmelser).

§ 285. Капитанъ, нанявшій лицо, относительно котораго ему извѣстно, что оно уже нанялось на другое судно, наказывается штрафомъ (straffes han med Böder) *.

Такое же наказаніе ** налагается на капитана, если онъ нарушитъ содержащіяся въ §§ 70 и 71 правила относительно наемнаго договора (Hyrekontrakt) и разсчетной книжки (Afregningsbog).

§ 286. Капитанъ, не имѣющій на суднѣ образца настоящаго закона и * упоминаемыхъ въ § 27 узаконенія и правилъ, наказывается штрафомъ до двухсотъ кронъ **.

Такой же штрафъ **** налагается на него за нарушеніе содержащихся въ § 5 правилъ *****.

§ 287. Капитанъ, нарушившій или не исполнившій надлежащимъ образомъ установленнаго порядка относительно веденія (Førelse), храненія (Bevaring), сдачи * (Indleverelse) и предъявленія (Forevisning) дневниковъ **, наказывается штрафомъ или тюремнымъ заключеніемъ (Fængsel) ***.

Если капитанъ, съ цѣлью доставленія себѣ или другому лицу незаконной выгоды или съ цѣлью причиненія кому-либо вреда ****, будетъ неправильно вести дневникъ, подмѣнитъ его или уничтожитъ, содержаніе его измѣнитъ или сдѣлаетъ его неудобочитаемымъ, то онъ можетъ быть приговоренъ къ принудительной работѣ (Strafarbeide) по пятой степени (i 5-te Grad) *****.

Такое же наказаніе (Straf) налагается на штурмана (Styrmand) и главнаго машиниста (Maskinmester), если кто-либо изъ нихъ провинится въ одномъ изъ перечисленныхъ выше проступковъ (Maade).

§ 288. Если капитанъ не сдѣлаетъ заявленія или не совершитъ морского протеста, которые предписаны § 40, или не сдѣлаетъ того *, что онъ вообще обязанъ сдѣлать въ силу означеннаго параграфа, то онъ наказывается штрафомъ **.

§ 289. Капитанъ, злоупотребившій предоставленною ему § 47 ч. 2 или § 101 властью, наложившій наказаніе безъ законнаго основанія или безъ соблюденія правилъ § 103, или въ высшемъ, чѣмъ слѣдовало по закону *, размѣрѣ, наказывается штрафомъ или тюремнымъ заключеніемъ.

Капитанъ равнымъ образомъ наказывается штрафомъ или тюремнымъ заключеніемъ, если кого-либо изъ лицъ команды или другое находящееся на судиѣ лицо ** лишитъ законнаго права, *** или обойдется съ своимъ подчиненнымъ съ излишнею суровостью, **** или тяжко оскорбитъ его.

Такое же наказаніе налагается на штурмана или иное начальствующее по службѣ лицо, если кто-либо изъ нихъ провинится въ одномъ изъ перечисленныхъ выше проступковъ *****.

§ 290. Капитанъ наказывается штрафомъ или тюремнымъ заключеніемъ *, если онъ контрабандою или инымъ противозаконнымъ поступ-

комъ причинитъ судну или грузу убытокъ или окажется виновнымъ предъ судохозяиномъ, собственникомъ груза, страховщикомъ или предъ какимъ либо инымъ лицомъ, объ интересѣ коего онъ, въ силу настоящаго закона, обязанъ имѣть попеченіе **.

Такое же наказаніе налагается на капитана, который безъ согласія судохозяина возьметъ съ собою товаръ, подвергающій судно или грузъ опасности (Fare) или риску (Risiko) ***.

§ 291. Капитанъ, самовольно оставившій службу, наказывается штрафомъ или тюремнымъ заключеніемъ *.

Если это произойдетъ ** при такихъ обстоятельствахъ, когда капитанъ долженъ былъ знать, что онъ своимъ поступкомъ подвергаетъ опасности судно или человѣческую жизнь (Menneskeliv), то онъ приговаривается къ принудительной работѣ по пятой степени.

§ 292. Если капитанъ, не будучи вынуждаемъ обстоятельствами, выйдетъ въ море съ судномъ, имѣющимъ такой порокъ (Feil) или недостатокъ (Mangler) въ корпусѣ (Skrog), машинѣ (Maskine) или снаряженіи (Unrustning), или такъ чрезмѣрно (haardt) или неправильно (utilbörlig) нагруженнымъ, или снабженнымъ столь недостаточною командою, что плаваніе представляется сопряженнымъ съ очевидною опасностью для жизни (Livsfare) *, то онъ приговаривается къ тюремному заключенію или къ принудительной работѣ по пятой степени **. Если кто либо *** вслѣдствіе этого лишится жизни или потерпитъ существенное тѣлесное поврежденіе или поврежденіе здоровья, то наказаніе можетъ быть увеличено до принудительной работы по четвертой степени ****.

Такому же наказанію подвергается судохозяинъ или его уполномоченный, если тотъ или другой *****, зная о томъ, что судно имѣетъ порокъ или недостатокъ, о которыхъ сказано выше, допуститъ выходъ его въ море.

Капитанъ, не исполнившій требованій § 26, наказывается штрафомъ или тюремнымъ заключеніемъ ******.

§ 293. Капитанъ, вызвавшій морское несчастіе (Sjöulykke) или морской убытокъ (Sjöskade) своимъ дурнымъ управленіемъ (Sjömandskab), пьянствомъ (Drukkenskab) или инымъ нарушеніемъ обязанностей (Pligtforsömmelse), наказывается штрафомъ, тюремнымъ заключеніемъ или принудительною работою по пятой степени *.

Одному изъ перечисленныхъ выше наказаній капитанъ подвергается и въ томъ случаѣ, когда онъ покинетъ судно во время морской опасности, не исполнивъ того, что предписано § 43, или что онъ, какъ добропорядочный морякъ, обязанъ былъ исполнить.

§ 294. Капитанъ, не исполнившій, въ случаѣ столкновенія судовъ, требованій § 223, наказывается тюремнымъ заключеніемъ или принудительною работою.

Если капитанъ, въ случаѣ крушенія чужого судна, не окажетъ помощи находившимся въ опасности лицамъ, хотя могъ это сдѣлать безъ опасности для жизни своихъ людей или для своего судна, то онъ наказывается тюремнымъ заключеніемъ или штрафомъ *.

§ 295. Капитанъ за нарушеніе установленныхъ § 45 ч. 2 санитарныхъ правилъ наказывается штрафомъ.

§ 296. Капитанъ, не подчинившійся въ предусмотрѣнныхъ §§ 100 и 104 * случаяхъ рѣшенію консула **, наказывается штрафомъ или тюремнымъ заключеніемъ.

Капитанъ, отказавшійся безъ основательной причины взять съ собою, какъ этого требуетъ § 34, людей команды, наказывается штрафомъ ***.

§ 297. Капитанъ, приговоренный къ принудительной работѣ, вмѣстѣ съ тѣмъ лишается права управлять судномъ, если это обусловлено въ его свидѣтельствѣ на званіе капитана (Skippercertificat), въ удостовѣреніи о его способностяхъ (saerling Godkjendelse) или въ уполномочіи (Autorisation). Означеннаго права капитанъ можетъ быть лишенъ навсегда или на извѣстное, въ приговорѣ опредѣленное, время, если къ заключенію въ тюрьму онъ приговоренъ вслѣдствіе совершенія дѣянія, которое по общепринятому мнѣнію признается безчестящимъ, или по основаніямъ, указаннымъ въ §§ 291 ч. 2, 292, 293 или 294 *.

Если впослѣдствіи капитанъ добьется возстановленія своей чести (Aeresopreisning), то чрезъ это возстановляется и право управленія судномъ.

§ 298. Судовый служитель, нанявшійся на нѣсколько судовъ или * отказавшійся отъ вступленія въ службу, на которую нанялся, наказывается штрафомъ или тюремнымъ заключеніемъ **.

Судовый служитель, не явившійся своевременно на судно для отправленія своихъ служебныхъ обязанностей, или *** своевременно не извѣстившій капитана о встрѣтившемся ему дѣйствительномъ препятствіи ко вступленію на службу, наказывается штрафомъ отъ пяти до пятидесяти кронъ ****.

§ 299 *. Если кто либо изъ команды, съ намѣреніемъ уклониться отъ дальнѣйшаго исполненія служебныхъ обязанностей, незаконно оставитъ судно или не возвратится на судно, то наказывается за побѣгъ штрафомъ или тюремнымъ заключеніемъ **.

Если побѣгъ произошелъ при такихъ обстоятельствахъ, что бѣжавшій долженъ былъ знать, что судно или команда чрезъ это подвергнутся опасности, то онъ наказывается принудительною работою по пятой степени ***.

Если бѣжавшій возвратится на судно добровольно до отхода его изъ того мѣста, гдѣ послѣдовалъ побѣгъ ****, то наказаніе, внѣ указаннаго въ предшествующей части этого параграфа случая, можетъ быть ограничено штрафомъ.

§ 300 *. Тотъ, кто склонитъ судоваго служителя къ побѣгу или поможетъ ему бѣжать, или ** незаконно воспрепятствуетъ ему вступить въ отправленіе его служебныхъ обязанностей, наказывается штрафомъ, тюремнымъ заключеніемъ или принудительною работою по пятой степени ***.

§ 301 *. Если команда, пользуясь § 87, недобросовѣстно потребуетъ изслѣдованія годности судна къ морскому плаванію **, то она наказывается штрафомъ или тюремнымъ заключеніемъ. Однако, наказаніе отмѣняется, если команда, до постановленія заключенія по изслѣдованію, возмѣститъ судохозяевамъ полностью причиненные ея требованіемъ убытокъ и издержки ***.

§ 302 *. Если кто либо изъ команды или другое подчиненное капитану лицо оскорбитъ его или употребитъ въ отношеніи къ нему бранныя слова, то виновный наказывается штрафомъ или тюремнымъ заключеніемъ; если же капитану нанесено оскорбленіе дѣйствіемъ, то виновный наказывается тюремнымъ заключеніемъ или принудительною работою по пятой степени.

Эти правила примѣняются и въ томъ случаѣ, когда подчиненное лицо совершитъ такого рода дѣяніе въ отношеніи штурмана или другого начальствующаго по службѣ на суднѣ лица.

§ 303 *. Если кто либо изъ команды или иное подчиненное на суднѣ лицо откажется повиноваться капитану или другому начальствующему по службѣ на суднѣ лицу при такихъ обстоятельствахъ, когда оно должно было знать, что вслѣдствіе этого судно или человѣческая жизнь окажутся въ опасности, то виновный наказывается тюремнымъ заключеніемъ или принудительною работою по пятой степени.

Если кто либо изъ команды или иное подчиненное на суднѣ лицо (§§ 34 и 108) откажется повиноваться капитану при иныхъ обстоятельствахъ, то виновный наказывается тюремнымъ заключеніемъ или штрафомъ. Однако, если отъ повиновенія отказываются нѣсколько лицъ совмѣстно или по предварительному уговору, то зачинщики и руководители наказываются принудительною работою по пятой степени.

§ 304 *. Если два или нѣсколько лицъ изъ команды совмѣстно стремятся захватить управленіе судномъ или дѣйствовать принужденіемъ или сообща посредствомъ насилія или угрозъ станутъ принуждать капитана принять какое либо распоряженіе или сопротивляться его распоряженіямъ или приказаніямъ, то виновные, даже если между ними не было предварительнаго уговора, наказываются, какъ за бунтъ, принудительною работою по пятой или четвертой степени.

Если это произошло вслѣдствіе особаго подстрекательства или приглашенія со стороны кого либо, но безъ насилія противъ лицъ и имущества, то подстрекатель и тотъ, кто выступалъ въ качествѣ руководителя, наказываются тюремнымъ заключеніемъ или принудительною работою по пятой степени, остальные участники—тюремнымъ заключеніемъ или штрафомъ. При наличности особо облегчающихъ вину обстоятельствъ наказаніе можетъ быть ограничено тюремнымъ заключеніемъ.

Въ вышеизложенномъ порядкѣ наказывается и всякое иное находящееся на суднѣ лицо, если оно принимало участіе въ возмущеніи.

§ 305 *. Тотъ, кто на борту судна (ombord paa Skib) склоняетъ къ возмущенію (Mytteri) или съ этою цѣлью составляетъ заговоръ (Attale), наказывается тюремнымъ заключеніемъ или принудительною работою по пятой степени.

§ 306. Судовый служитель, причинившій по небрежности или умыслу по службѣ морской убытокъ (Sjöskade), наказывается тюремнымъ заключеніемъ или штрафомъ *.

Такое же наказаніе *** налагается на судоваго служителя, который во время морской опасности безъ разрѣшенія командира (Kommanderend) покинетъ судно прежде него или грубо погрѣшитъ противъ того, что обязательно для добропорядочнаго моряка.

Если виновенъ штурманъ или главный машинистъ, то можно немедленно **** отобрать на срокъ до двухъ лѣтъ ***** отъ штурмана его патентъ (Styrmandspatent), а отъ машиниста—удостовѣреніе (Maskinist-certificat).

§ 307. Лицо, виновное въ помѣщеніи на суднѣ контрабанды (Smugling) *, или въ провозѣ безъ вѣдома капитана такого имущества (Gods), которое опасно для судна или груза, наказывается штрафомъ или тюремнымъ заключеніемъ.

§ 308. Если кто либо * на суднѣ провинится въ проступкѣ по службѣ (Forseelse i Tjenesten) или въ нарушеніи добраго порядка (god Skik og Orden) при иныхъ, чѣмъ указано выше, условіяхъ, то виновный наказывается штрафомъ не ниже двухъ кронъ **.

Если проступокъ, за который судовый служитель уже былъ наказанъ на суднѣ на основаніи § 102, наказуемъ и по другому закону и впослѣдствіи будетъ заявлена жалоба о привлеченіи виновнаго къ отвѣтственности, то судъ, при опредѣленіи мѣры наказанія, долженъ принять во вниманіе понесенное уже наказаніе и затѣмъ можетъ или уменьшить слѣдуемое по закону наказаніе, или совсѣмъ его не налагать.

§ 309. Содержащіяся въ настоящей главѣ правила о взысканіяхъ за проступки (Forseelse), совершенные самимъ капитаномъ, а равно за проступки, совершенные противъ капитана, примѣняются и въ отношеніи лица, замѣщающаго капитана по управленію судномъ.

§ 310. Упоминаемые въ §§ 285 ч. 1, 289 ч. 2 и 3, 290, 291 ч. 1, 298, 299 ч. 1 и 3, 300, 301, 302, 303, 307 и 308 * проступки не преслѣдуются обвинительною властью безъ жалобы потерпѣвшихъ лицъ **. Остальные, не упоминаемые въ настоящей главѣ, проступки преслѣдуются означенною властью по должности ***.

§ 311. Если одинъ изъ упоминаемыхъ въ настоящей главѣ проступковъ наказывается и общимъ уголовнымъ закономъ, то примѣняется тотъ законъ, который установляетъ болѣе строгое наказаніе.

Если проступокъ совершенъ внѣ королевства, то срокъ для преслѣдованія его исчисляется съ того дня, когда судно прибыло въ мѣсто пребыванія норвежскаго консула. Присужденіе наказанія, составляющаго добавленіе къ наказанію, установленному §§ 297 и 306 ч. 3, не прерываетъ давности по преслѣдованію и наказанію за проступки, предусмотрѣнные означенными параграфами *.

ТРИНАДЦАТАЯ ГЛАВА.

О судопроизводствѣ.

(Om Rettergangsmaaden).

§ 312. Гражданскіе иски (civile Retssager), заключенія свѣдущихъ людей (Skjön) и осмотры (Besigtelser), составляющіе предметъ настоящаго закона или касающіеся вѣдомства лоцмановъ, подлежатъ вѣдѣнію морского суда (Sjöret); равнымъ образомъ морскіе протесты (Sjöforklaringer), а также, если въ данной мѣстности есть постоянный морской судъ (fast Sjöret), распоряженія о принятіи доказательствъ по принадлежащимъ къ вѣдомству морского суда искамъ.

Морской судъ состоитъ изъ судьи мѣстнаго низшаго гражданскаго суда или, если въ составъ означеннаго суда входитъ нѣсколько судей, одного изъ нихъ, какъ предсѣдателя (Formand), и двухъ опытныхъ (sagkyndige) членовъ морского суда.

Если требованіе, составляющее, въ силу настоящихъ правилъ, предметъ вѣдомства морского суда, будетъ осуществлено при судебномъ производствѣ по раздѣлу наслѣдства или въ порядкѣ конкурснаго производства и вслѣдствіе того возникнетъ споръ, который не состоитъ въ неразрывной связи съ производствомъ по распредѣленію имущества, то споръ передается на разрѣшеніе морского суда, если этого потребуетъ одна изъ сторонъ или если производящій распредѣленіе имущества судъ найдетъ это, по положенію дѣла, нужнымъ.

§ 313. Въ каждомъ приморскомъ городѣ (Kjöbstad ved Kysten) долженъ находиться постоянный морской судъ, кругъ вѣдомства коего можетъ быть распространенъ и на смежные земельные округа, но въ предѣлахъ установленныхъ королемъ границъ. То же относится и къ

приморскимъ селеніямъ (Ladestederne ved Kysten), но король можетъ установить, что одно или нѣсколько селеній подчиняются вѣдомству постояннаго морского суда ближайшаго города или ближайшаго селенія. Относительно расширенія округа морского суда (Sjöretsdistrikt) во всякомъ случаѣ предварительно должно быть истребовано заключеніе подлежащей общинной власти (vedkommende Kommunestyres Erklaering).

Число членовъ постояннаго морского суда по каждому округу устанавливается королемъ по истребованіи заключенія подлежащей общинной власти. Однако, число ихъ никогда не должно превышать двѣнадцати.

Въ число постоянныхъ членовъ морского суда могутъ быть избираемы только мужчины, достигшіе тридцатилѣтняго возраста и знакомые съ морскимъ дѣломъ (Sjövaesen), мореплаваніемъ (Skibsfart), построеніемъ судовъ (Skibsbygning), товаровѣдѣніемъ (Varekundskab) или страховымъ дѣломъ (Assurancevaesen).

Выборы производятся разъ въ четыре года. Въ выборахъ совмѣстно участвуютъ магистратъ (городской совѣтъ) (Magistrat), представители мѣстной общины (Formaend) и гражданскій судья (civile Underdommer), а если нижній судъ состоитъ изъ нѣсколькихъ членовъ, то его предсѣдатель (Formand), а также представители тѣхъ селеній и земельныхъ округовъ, которые подчинены данному морскому суду. На сколько можно, слѣдуетъ наблюдать, чтобы всѣ отрасли вышеперечисленныхъ знаній имѣли выборныхъ представителей и чтобы относительно каждаго выборнаго лица было указано, по какой или по какимъ именно отраслямъ оно обладаетъ спеціальными знаніями.

Число одновременно избираемыхъ представителей опредѣляется королемъ. Относительно выбора этихъ представителей соблюдаются тѣ же правила, которыя установлены для выбора постоянныхъ членовъ.

Лицо, состоявшее, по выбору, членомъ морского суда въ теченіе по крайней мѣрѣ четырехъ лѣтъ подъ рядъ, можетъ отказываться отъ принятія новаго избранія въ теченіе столь же продолжительнаго времени, какъ онъ состоялъ выборнымъ.

Если въ промежутокъ времени между двумя выборами освободится вакансія, то она замѣщается прежде всего тѣмъ представителемъ, который значится по избирательному списку обладающимъ именно тѣми знаніями, которыя требуются для занятія освободившагося мѣста.

Судья, а если судъ состоитъ изъ нѣсколькихъ членовъ, то предсѣдатель, призываетъ изъ числа постоянныхъ двухъ членовъ, которые совмѣстно съ нимъ входятъ въ составъ присутствія въ потребномъ слу-

чаѣ. Призывъ производится по очереди и очередь не должна быть нарушаема, если свойство дѣла не требуетъ особаго рода знаній и если лицо, стоящее на очереди, не встрѣтитъ препятствія къ участію въ дѣлѣ. Если созывъ потребнаго числа членовъ изъ постоянныхъ не можетъ состояться, то созывъ долженъ послѣдовать изъ представителей съ соблюденіемъ того же порядка. Если въ одно и то же время столь значительное число постоянныхъ членовъ и представителей встрѣтитъ препятствіе къ участію въ дѣлѣ, что судъ будетъ лишенъ возможности составить засѣданіе или если для разрѣшенія дѣла потребуются иного рода знанія, нежели тѣ, которыми обладаютъ постоянные члены и представители, то созывъ происходитъ на основаніи изложенныхъ въ нижеслѣдующихъ параграфахъ правилъ.

Если созывъ произведенъ съ отклоненіемъ отъ установленной очереди, то причина этого должна быть отмѣчена въ особой книгѣ суда (Retsbog).

§ 314. Тамъ, гдѣ нѣтъ постояннаго суда, членъ морского суда приглашается по каждому отдѣльному случаю, когда возникнетъ дѣло, которое, по соглашенію сторонъ или по своему свойству, подлежитъ разрѣшенію морского суда. Созывъ производится гражданскимъ судьею въ порядкѣ, предписанномъ для созыва свѣдущихъ людей, причемъ однако § 20 закона 28 Августа 1852 г. [1]) не примѣняется. Созывъ не отмѣняется, хотя-бы стороны единодушно высказались, какихъ лицъ они желаютъ, такъ же какъ и судья не связывается предложеніемъ сторонъ, хотя-бы это предложеніе было сдѣлано единодушно.

§ 315. Искъ противъ судохозяина можетъ быть предъявленъ, по выбору истца, или въ судѣ, въ округѣ коего отвѣтчикъ обосновалъ свое пребываніе, или въ мѣстѣ приписки судна. Это правило примѣняется и въ отношеніи исковъ противъ капитана или команды по обязательствамъ, возникшимъ изъ ихъ служебныхъ отношеній.

Для того, чтобы осуществить требованіе, по которому отвѣчаютъ судно или грузъ, можно, въ случаѣ наложенія ареста на это судно или на этотъ грузъ, предъявить искъ въ предѣлахъ королевства, гдѣ послѣдовало наложеніе ареста.

---

[1]) Въ этомъ законѣ предписывается для этого случая состязательный порядокъ производства.

§ 316. Морской судъ дѣйствуетъ не въ опредѣленное время, а по мѣрѣ надобности, въ случаѣ внесенія дѣла, подлежащаго, по соглашенію сторонъ или по своему свойству, его разрѣшенію. Проситель (Rekvirenten) обращается къ предсѣдателю суда съ цѣлью возбудить производство морского суда съ изготовленною повѣсткою о вызовѣ (Staevning) или съ письменнымъ прошеніемъ, въ которомъ кратко излагаетъ предметъ иска и цѣль возбуждаемаго имъ судебнаго производства и указываетъ лицъ, подлежащихъ вызову въ судъ; онъ можетъ изложить предсѣдателю свою просьбу и устно. Предсѣдатель назначаетъ срокъ на повѣсткѣ или назначаетъ срокъ и вызовъ на прошеніи, или изготовляетъ особый вызовъ отъ суда, въ случаѣ словеснаго заявленія просьбы. Прошеніе пишется на гербовой бумагѣ, какая установлена для повѣстокъ, а равно для вызововъ отъ суда, которые изготовляются самимъ предсѣдателемъ.

Предсѣдатель озабочивается о вызовѣ остальныхъ членовъ суда въ засѣданіе и безъ особаго вознагражденія ихъ, если они проживаютъ въ томъ же городѣ или въ томъ же селеніи; равнымъ образомъ онъ озабочивается, если этого потребуетъ проситель, объ опубликованіи на его счетъ вызова въ судъ.

§ 317. Срокъ вызова сторонъ (Parter) и свидѣтелей (Vidner) въ морской судъ тотъ-же, который установленъ для особыхъ судовъ, вѣдающихъ дѣла объ иностранцахъ (Gjaesteretsager); равнымъ образомъ остаются въ силѣ правила означеннаго производства относительно мирового соглашенія, дальнѣйшаго движенія иска, постановленія рѣшенія и принудительной продажи; откладыванія дѣла на другое судебное засѣданіе не допускается.

По искамъ между капитаномъ и командою или между судохозяиномъ и командою ни одна изъ сторонъ не можетъ дѣйствовать чрезъ представителя, развѣ если судъ дастъ на это свое разрѣшеніе.

Если сторона не имѣетъ представителя, то судъ наставляетъ ее относительно представленія доказательствъ и внесенія въ протоколъ отмѣтокъ о судебныхъ дѣйствіяхъ и заявленіяхъ.

Къ искамъ, о которыхъ упоминается въ § 13 закона отъ 8 Мая 1869 г., касающагося окончательныхъ рѣшеній по незначительнымъ долговымъ взысканіямъ [1]), примѣняются и морскимъ судомъ правила, содержащіяся въ § 14 означеннаго закона [2]).

[1]) До 120 кронъ.

[2]) Правила эти, имѣющія цѣлью ускореніе производства, касаются упрощеннаго способа веденія протоколовъ, словесныхъ заявленій и т. п.

§ 318. Производствомъ морского суда руководитъ предсѣдатель, который вмѣстѣ съ тѣмъ ведетъ протоколъ, гдѣ не полагается особаго письмоводителя (Retsskriver).

Если встрѣтится надобность въ толмачѣ (Tolk) и никто изъ членовъ суда не можетъ или не пожелаетъ принять на себя его обязанностей, то приглашается оффиціальный переводчикъ (Translatör) или другое свѣдущее въ языкахъ лицо (sprogkyndig Mand); переводчикъ приноситъ присягу въ томъ, что возлагаемое на него порученіе исполнитъ добросовѣстно (Samvittighedsfuldhed) и по крайнему разумѣнію (bedste Evne). Если, однако, онъ раньше уже приносилъ присягу, какъ переводчикъ или толмачъ, то достаточно, если на нее будетъ сдѣлана ссылка. Вознагражденіе толмача, уплачиваемое просителемъ, назначается судомъ, если оно не опредѣлено въ законѣ.

§ 319. Морскіе протесты (Sjöforklaring), осмотры (Besigtelser), заключенія свѣдущихъ людей (Skjön) и оцѣнки (Taxtforretninger) судна и груза, а равно и иныя судебныя дѣйствія (Forretninger), которыя, по мнѣнію суда, не терпятъ отлагательства, могутъ быть предприняты, хотябы собственникъ (Eier), страховщикъ (Forsikver) или иное лицо, просившіе о допущеніи судебнаго дѣйствія, не были розысканы; однако, розыскъ не можетъ быть допущенъ, если просителю или суду извѣстно, что само заинтересованное лицо (Vedkommende) или его уполномоченный (Kommissionaer) находятся на мѣстѣ или столь близко отъ него, что вызовъ въ судъ можетъ быть сдѣланъ съ удобствомъ. Судъ всегда долженъ дѣйствовать такъ, чтобы отсутствующій (Fravaerende) не потерпѣлъ ущерба.

§ 320. Капитанъ при протестѣ, согласно § 40, представляетъ дневники и выписи изъ нихъ, которые судъ сличаетъ. Прежде всего съ капитана снимается словесное объясненіе, а затѣмъ допрашиваются свидѣтели, какъ представленные капитаномъ, такъ и вызванные судомъ; относительно тѣхъ и другихъ наблюдается, чтобы показанія ихъ не касались ничего посторонняго.

Свидѣтели излагаютъ свое показаніе относительно даннаго случая, на сколько возможно, послѣдовательно; если показаніе не полно, не ясно или не опредѣленно, то судъ долженъ посредствомъ подходящихъ вопросовъ съ точностью разъяснить, что свидѣтель знаетъ. Прежде чѣмъ начать допросъ, судъ дѣлаетъ строгое внушеніе свидѣтелямъ, чтобы они

показали сущую истину и затѣмъ напомнитъ имъ о присягѣ и о гражданскомъ взысканіи, которое можетъ быть наложено за всякое уклоненіе отъ истины. Приведеніе къ присягѣ обыкновенно предшествуетъ допросу свидѣтелей.

§ 321. Если норвежское судно погибнетъ, или будетъ покинуто въ морѣ, или сядетъ на мель такимъ образомъ, что для снятія его потребуется просить о чужой помощи (fremed Hjaelp), выбросить за бортъ грузъ (Kastning), срубить мачту (Kapning), или потерпитъ поврежденіе вслѣдствіе пожара или столкновенія съ другимъ судномъ, или подвергнется бѣдствію, которое причинитъ смерть человѣку, то судъ обязанъ раскрыть въ связи съ разслѣдованіемъ по протесту капитана причину несчастія. Судъ въ особенности долженъ разслѣдовать, не былъ-ли несчастный случай слѣдствіемъ:

1. пороковъ или недостатковъ судна, его орудій (Instrumenter), снаряженія (Udrustning), экипажа (Bemanding);

2. причинъ, зависящихъ отъ груза, какъ напримѣръ отъ того, что судно чрезмѣрно нагружено (overlastet), что грузъ обладаетъ опаснымъ свойствомъ (farlig Beskaffenhed), что онъ неправильно распредѣленъ (feilagtid fordelt), что укладка его не надежна (forsvarlig stuet) и не безопасна (sikret), или отъ того, что количество балласта не достаточно, что онъ дурного качества (utjenlig), неправильно распредѣленъ (feilagtig fordelt) или не былъ надлежащимъ образомъ обезопасенъ (forsvarlig sikret);

3. ошибокъ или упущеній капитана либо команды, или капитана либо команды чужого судна;

4. ошибокъ или упущеній обязательнаго лоцмана (Lods) или частнаго (Kjendtmand), невѣрности картъ или маяковъ (Fyre), морскихъ предостереженій (Sjömaerker) и иныхъ, предназначенныхъ для безопасности мореплаванія, установленій (Indretninger).

§ 322. Если при разслѣдованіи по морскому протесту явится вѣское основаніе къ предположенію, что кто либо виновенъ въ совершеніи дѣянія, наказуемаго уголовнымъ закономъ, то судъ долженъ немедленно извѣстить о томъ подлежащую власть и выдѣлить разслѣдованіе противъ заподозрѣннаго лица въ тѣхъ предѣлахъ, въ которыхъ законъ отъ 1 іюля 1877 г. § 269 о производствѣ уголовныхъ дѣлъ это допускаетъ [1]).

[1]) Судъ можетъ предпринять только такое дѣйствіе, которое находится въ связи съ другими дѣйствіями, вытекающими изъ природы дѣла.

§ 323. Содержащіяся въ §§ 320 и 321 правила примѣняются также въ томъ случаѣ, когда морской протестъ заявляется, на основаніи § 40 ч. 3, предъ консуломъ. Въ упомянутыхъ въ § 321 случаяхъ консулъ обязанъ возможно скорѣе пригласить двухъ капитановъ норвежской, шведской или датской національности или другихъ свѣдущихъ людей для содѣйствія при разслѣдованіи. Копію производства и засвидѣтельствованную выпись изъ дневниковъ консулъ обязанъ представить въ подлежащее министерство.

Приглашеннымъ лицамъ можетъ быть выдано вознагражденіе изъ казны, согласно установленнымъ королемъ правиламъ.

§ 324. Если въ предусмотрѣнномъ въ § 321 случаѣ никакого протеста сдѣлано не было, напримѣръ потому, что никто изъ лицъ, обязанныхъ заявить о несчастномъ случаѣ, не пережилъ его, или если разслѣдованія несчастнаго случая не было произведено по инымъ причинамъ, то разслѣдованіе это производится судомъ или консуломъ въ томъ мѣстѣ, гдѣ это будетъ найдено болѣе удобнымъ. Къ разслѣдованію приступается въ мѣстѣ приписки судна, если оно пропало безъ вѣсти и вообще въ мѣстѣ, куда судно впервые прибыло послѣ несчастнаго случая или гдѣ команда, судно или остатки разбитаго судна достигли берега.

§ 325. Если капитанъ норвежскаго или датскаго судна учинитъ протестъ въ Норвегіи, то морской судъ, въ упоминаемыхъ въ § 321 случаяхъ, совершаетъ предписанное тамъ разслѣдованіе и немедленно по заключеніи производства представляетъ списокъ его въ подлежащее министерство. Правило это дѣйствительно въ отношеніи и шведскихъ судовъ, пока въ Швеціи и датскихъ судовъ, пока въ Даніи дѣйствуетъ съ примѣненіемъ къ морскимъ протестамъ соотвѣтствующее правило въ отношеніи капитановъ и команды норвежскихъ судовъ.

Въ случаѣ посадки на мель (Strandingstilfaelde) подлежащій морской судъ обязанъ и въ отношеніи чужого судна произвести, согласно требованіямъ § 321, въ связи съ протестомъ, разслѣдованіе причинъ несчастнаго случая.

§ 326. Ближайшія правила относительно того, какія мѣры должны быть принимаемы въ упоминаемыхъ въ §§ 321—325 случаяхъ, могутъ быть изданы королемъ.

§ 327. Предписанное въ законѣ, касающемся опроса судовой команды, отъ 29 Іюня 1888 г. § 10, снятіе показанія [1]) отпадаетъ, если будетъ представлено надлежащее объясненіе при протестѣ здѣсь, въ королевствѣ, но капитанъ обязанъ переслать начальству, производящему опросъ, выписку соотвѣтствующей части протеста.

§ 328. Публичная продажа (Auktion) производится на основаніи правилъ этого закона съ удержаніемъ установленныхъ въ §§ 20 и 23 исключеній, но не подчиняется дѣйствующимъ правиламъ принудительной публичной продажи (Tvangsauktion) ни относительно публикацій и срока, ни относительно условій платежа. Если для даннаго случая ничего иного не предписано, то публикація должна послѣдовать въ одной или нѣсколькихъ мѣстныхъ газетахъ или обычнымъ въ томъ мѣстѣ способомъ, съ назначеніемъ по крайней мѣрѣ трехдневнаго срока, если продажа имѣетъ состояться въ округѣ постояннаго морского суда (см. выше § 313), или шестидневнаго срока, если въ округѣ другого морского суда. Предварительное примирительное разбирательство ни въ какомъ случаѣ не имѣетъ мѣста.

§ 329. Тотъ, кто не удовлетворенъ заключеніемъ свѣдущихъ людей, добытымъ при посредствѣ морского суда, можетъ потребовать вторичнаго заключенія; заключеніе это дается подъ руководствомъ предсѣдателя морского суда пятью свѣдущими людьми, которые призываются въ указанномъ въ § 314 порядкѣ подлежащимъ городскимъ фогтомъ или фогтомъ. Правило послѣдней части § 37 закона 17-го Іюня 1896 г. о предметахъ вѣдомства лоцмановъ остается безъ перемѣны [2]); вторичнаго заключенія свѣдущихъ людей относительно размѣровъ вознагражденія за спасаніе и распредѣленія его не допускается.

§ 330. Тотъ, кто не удовлетворенъ рѣшеніемъ морского суда, можетъ принести по той причинѣ жалобу въ высшій судъ (Höiesteret), если искъ по своему предмету можетъ подлежать апелляціи. Жалоба назначается къ слушанію независимо отъ періода засѣданій высшаго суда и дѣло разсматривается по истеченіи срока вызова внѣ очереди. Срокъ обжалованія по указаннымъ въ послѣдней части § 312 случаямъ тотъ же, что и для рѣшеній по конкурсному и наслѣдственному производствамъ.

[1]) Это то показаніе, которое снимается въ случаѣ смерти кого либо изъ команды.

[2]) Если относительно платы лоцману нужнаго соглашенія не послѣдуетъ, то вопросъ о размѣрѣ этой платы разрѣшается высшимъ судомъ.

§ 331. По уголовнымъ дѣламъ (Straffesager) и по инымъ дѣламъ, разсматриваемымъ на основаніи устава уголовнаго производства отъ 1-го Іюля 1887 г., если предметъ ихъ подходитъ подъ дѣйствіе этого закона или законоположенія о лоцманахъ, соблюдаются правила названнаго закона объ искахъ по морскому праву. Въ указанныхъ въ §§ 285 ч. 2, 286, 288, 295, 296 ч. 2, 298 ч. 2 и 308 ч. 1 случаяхъ иски разбираются въ полицейскомъ порядкѣ (Politisag).

§ 332. Относительно издержекъ производства морского суда примѣняются дѣйствующія правила морского закона 24 Марта 1860 г., однако съ слѣдующими измѣненіями и подробностями:

1. Вознагражденіе члена морского суда за участіе въ разрѣшеніи частнаго иска должно составить четыре кроны за первое засѣданіе по иску, а за каждое дальнѣйшее засѣданіе—половину этой суммы.

2. За вызываемые крушеніемъ судна или аваріей осмотры, заключенія свѣдущихъ людей и оцѣнки, если эти дѣйствія имѣютъ мѣсто въ предѣлахъ одного и того же округа морского суда, уплачивается, какъ за одно дѣйствіе, даже тогда, если одно дѣйствіе касается судна, а другое—груза.

3. Разслѣдованія, предпринимаемыя на основаніи §§. 321—326 отдѣльно или въ связи съ протестомъ, не подлежатъ оплатѣ.

4. Судебное письмоводство никогда не оплачивается поденнымъ вознагражденіемъ [1]).

5. То, что предписано въ послѣдней части § 136 вышеназваннаго закона относительно исковъ между капитаномъ и командой, дѣйствительно также и въ отношеніи исковъ между судохозяиномъ и командой.

§ 333. Въ какомъ объемѣ предписанія этой главы должны быть примѣняемы къ искамъ, которые производились въ судѣ до введенія въ дѣйствіе настоящаго закона, будетъ опредѣлено королемъ.

---

[1]) Такой способъ исчисленія издержекъ производства составляетъ особенность норвежскаго права.

Норвежскій законъ 20 Іюля 1893 г.

О крушеніи судовъ.

§ 1. Если судно подверглось крушенію или близко къ крушенію, или подвергается иному морскому бѣдствію вблизи берега, то всякій, кто это усмотритъ, обязанъ, какъ можно скорѣе, извѣстить о томъ помощника фогта, за что ему можетъ быть назначено соотвѣтствующее вознагражденіе.

Это правило примѣняется и въ томъ случаѣ, когда грузъ, обломки или остатки судна выброшены на берегъ.

Если предусмотрѣнный первою частью этого параграфа случай произойдетъ вдали отъ мѣста, гдѣ имѣется спасательная станція, то усмотрѣвшій крушеніе обязанъ о немъ немедленно извѣстить станцію.

Таможенное начальство, въ случаѣ полученія извѣщенія, принимаетъ мѣры согласно таможенному уставу.

§ 2. До прибытія помощника фогта или представителя таможеннаго вѣдомства присутствующіе обязаны употребить всевозможныя усилія, чтобы оказать помощь потерпѣвшему крушеніе судну и спасти грузъ; однако это спасаніе не должно быть навязываемо и никто безъ дозволенія капитана или того лица, которое командуетъ на суднѣ, не можетъ ступить на нуждающееся въ помощи или подвергшееся крушенію судно. Въ случаѣ спасенія груза они обязаны составить удостовѣренную свидѣтелями опись груза съ означеніемъ его признаковъ и отмѣтокъ и озаботиться о наилучшемъ сбереженіи его.

§ 3. Помощникъ фогта обязанъ, если случай не подходитъ подъ указанный въ § 4, немедленно явиться на мѣсто крушенія.

Если капитанъ, штурманъ или собственникъ находятся тамъ на лицо, то помощникъ фогта обязанъ, въ случаѣ ихъ требованія, помогать

имъ при спасаніи, а также, въ случаѣ требованія съ ихъ стороны или со стороны спасателей, составить удостовѣренную свидѣтелями опись спасеннаго имущества.

Если никого изъ этихъ заинтересованныхъ лицъ или уполномоченнаго ими лица нѣтъ въ наличности, то помощникъ фогта обязанъ самъ распорядиться принятіемъ всѣхъ необходимыхъ мѣръ относительно спасанія и сбереженія спасеннаго; въ особенности онъ обязанъ составить удостовѣренную свидѣтелями опись спасеннаго имущества.

Во всякомъ случаѣ помощникъ фогта долженъ приложить все стараніе къ тому, чтобы потерпѣвшіе крушеніе получили достаточное продовольствіе и чтобы, если это необходимо, имъ оказано было врачебное попеченіе и лѣчебный уходъ и чтобы они были снабжены лѣкарствами.

Затѣмъ онъ обязанъ, если грузъ спасенъ или выброшенъ на берегъ, немедленно извѣстить о томъ таможенное начальство порядкомъ, предписаннымъ въ таможенномъ уставѣ на случай крушенія судна, а также, если возможно, извѣстить и подлежащаго консула, если спасенное или выброшенное на берегъ судно принадлежитъ иностранному государству, чтобы онъ могъ, если это ему предоставлено международнымъ договоромъ, руководить дальнѣйшимъ спасаніемъ.

Если представитель таможеннаго вѣдомства явится прежде помощника фогта, то онъ обязанъ предварительно принять тѣ мѣры, которыя лежатъ на обязанности этого послѣдняго.

§ 4. Если имущество, выброшенное на берегъ или спасенное, незначительно по стоимости и нѣтъ такого обстоятельства, которое дѣлало-бы присутствіе помощника фогта необходимымъ, то онъ можетъ и не являться на мѣсто крушенія, однако въ этомъ случаѣ онъ долженъ запастись достовѣрными свѣдѣніями о приключеніи и быть внимательнымъ, чтобы при этомъ не были нарушены чьи-либо права.

§ 5. Если это необходимо для спасанія человѣческой жизни, каждый обязанъ присоединить потребныя или для сего употребляемыя приспособленія и сверхъ того отдать принадлежащіе ему предметы въ распоряженіе того, кто руководитъ спасаніемъ, если этотъ послѣдній найдетъ это нужнымъ. За всякій убытокъ, который можетъ быть ему, вслѣдствіе этого, причиненъ, онъ получаетъ право на вознагражденіе.

Тамъ, гдѣ потерпѣвшіе крушеніе ступятъ на берегъ, жители обязаны, по возможности, предоставить имъ кровъ, пищу и уходъ, равнымъ

образомъ, обязаны по возможности отвести имъ въ домѣ помѣщеніе, необходимое для выброшеннаго или спасеннаго груза, который безъ ущерба не можетъ остаться подъ открытымъ небомъ и все это за соотвѣтствующее вознагражденіе.

§ 6. О каждомъ крушеніи и о каждомъ спасаніи помощникъ фогта обязанъ увѣдомить фогта, который, въ силу изданныхъ по сему предмету правилъ, долженъ донести о несчастномъ случаѣ подлежащему министерству. Фогтъ долженъ, если онъ найдетъ нужнымъ, въ виду стоимости пострадавшаго имущества или другихъ основаній, самъ прибыть на мѣсто, чтобы провѣрить принятыя мѣры и сдѣлать нужныя распоряженія. Онъ долженъ немедленно, если есть къ тому основаніе, предложить предсѣдателю морского суда произвести судебное разслѣдованіе въ отношеніи причинъ несчастнаго случая (морской законъ § 321 и слѣд.) и даже тогда, если судно иностранное. Обо всемъ этомъ онъ обязанъ немедленно донести мѣстному судьѣ.

§ 7. Если при крушеніи или спасаніи судна или груза не присутствуетъ ни капитанъ, ни штурманъ, ни собственникъ, ни кто либо ими уполномоченный, то судья обязанъ рѣшить, слѣдуетъ-ли отдать спасенное на храненіе, или продать съ публичнаго торга.

Если собственникъ извѣстенъ, то продажа не можетъ состояться раньше, чѣмъ онъ по извѣщенію судьи къ назначенному этимъ послѣднимъ сроку еще можетъ явиться, развѣ подобное промедленіе могло бы причинить значительный ущербъ стоимости спасеннаго предмета.

Если собственникъ неизвѣстенъ или извѣстный и извѣщенный собственникъ не явится въ теченіе двухъ мѣсяцевъ, то судья изготовляетъ объявленіе, посредствомъ котораго собственникъ приглашается въ теченіе одного года явиться и доказать свое право. Это объявленіе должно содержать въ себѣ точное обозначеніе подвергшихся крушенію и спасенныхъ предметовъ и ихъ признаковъ; объявленіе должно быть трекратно напечатано въ оффиціальномъ вѣстникѣ объявленій.

Если стоимость столь незначительна, что издержки предписываемаго настоящимъ закономъ производства могли-бы сдѣлать невозможнымъ выдачу соотвѣтствующей награды, то судья можетъ постановить, чтобы спасенный или найденный предметъ поступилъ въ собственность лица, спасшаго или нашедшаго его, и чтобы означенный предметъ былъ освобожденъ отъ уплаты таможенныхъ пошлинъ.

§ 8. Если объявленіе послѣдуетъ и собственникъ явится и докажетъ свое право, то спасенное или, если оно продано, вырученная отъ продажи его сумма сдаются ему, по уплатѣ или обезпеченіи издержекъ и награды за спасаніе. Награда за спасаніе, въ случаѣ спора, установляется по правиламъ, содержащимся въ девятой главѣ морского закона.

Если собственникъ до истеченія года не явится и не докажетъ своего права, то спасенное, если только оно еще не продано, подвергается публичной продажѣ и выручка, по вычетѣ издержекъ и награды за спасаніе, вносится въ норвежскій банкъ (Norges Bank), гдѣ и остается до истеченія пяти лѣтъ со времени припечатанія объявленія судьи. Если въ теченіе этого срока собственникъ къ судьѣ не явится и права своего не докажетъ, то внесенная сумма поступаетъ въ пользу казны.

§ 9. Во всякомъ случаѣ, если собственникъ спасеннаго или выброшеннаго на берегъ имущества въ теченіе назначеннаго въ объявленіи годового срока не явится и своего права не докажетъ, то судья долженъ опредѣлить, какъ размѣръ награды спасавшаго или нашедшаго означенное имущество, такъ и степень ихъ участія при спасаніи и сбереженіи. Если стоимость не превышаетъ пятисотъ кронъ, то постановленіе судьи окончательное; если же стоимость выше, то лица, участвовавшія въ спасаніи или сбереженіи, вольны обжаловать его морскому суду (Sjöret) того мѣста, гдѣ послѣдовало спасаніе имущества или гдѣ оно было выброшено на берегъ, равно какъ и рѣшеніе морского суда, согласно § 330 морского закона, можетъ быть обжаловано высшему суду (Höiesteret).

§ 10. За исключеніемъ награды за спасаніе, всякое вознагражденіе и возмѣщеніе, о которыхъ упоминается въ настоящемъ законѣ, опредѣляются судьею окончательно. Издержки, произведенныя на грузъ, равно какъ и другія издержки покрываются изъ выручки отъ продажи груза; пожертвованія же, о которыхъ упоминается въ § 5, для удовлетворенія нужды потерпѣвшихъ крушеніе, возмѣщаются казною. Это послѣднее правило примѣняется и относительно упоминаемаго въ § 1 вознагражденія, если оно не можетъ быть покрыто изъ стоимости спасеннаго или найденнаго имущества.

§ 11. Тотъ, кто спасетъ подвергшійся крушенію въ морѣ грузъ или покинутое судовою командою судно, обязанъ, какъ только онъ спа-

сенное доставить на берегъ или въ отечественный портъ, дать знать объ этомъ мѣстному помощнику фогта и сдать ему спасенное, относительно котораго этотъ послѣдній и поступаетъ согласно преподаннымъ въ настоящемъ законѣ правиламъ.

Если сдача спасеннаго связана съ чрезмѣрными усиліями, то оно, съ согласія помощника фогта, можетъ быть оставлено у спасавшаго, который тогда обязанъ одновременно съ извѣщеніемъ не только озаботиться о сбереженіи спасеннаго, но также доставить точное свѣдѣніе о томъ, гдѣ спасенное сложено, равно какъ о его признакахъ и отмѣткахъ.

§ 12. Если стоимость выброшеннаго на берегъ или спасеннаго не превышаетъ десяти кронъ, то тѣ постановленія и распоряженія, которыя настоящимъ закономъ возлагаются на судью, выполняются помощникомъ фогта; въ этомъ случаѣ не производится упоминаемаго въ § 7 ч. 3 объявленія.

§ 13. Если спасаніе или выброшеніе на берегъ имѣли мѣсто въ округѣ города или если спасенный грузъ или покинутое судно доставлены въ портъ города, то относительно исполненія предписаній настоящаго закона полиціймейстеръ замѣняетъ помощника фогта или фогта.

§ 14. Нарушеніе правилъ, содержащихся въ §§ 1, 2, 5 и 11, наказывается штрафомъ. Тотъ, кто спасалъ или нашелъ выброшенное на берегъ имущество, но не сдѣлалъ заявленія о томъ, лишается своего права на вознагражденіе за спасаніе или сбереженіе въ пользу общинной кассы.

Иски разсматриваются, какъ иски публичнаго, полицейскаго характера, согласно правиламъ, указаннымъ въ первой половинѣ § 331 морского закона.

ДОПОЛНЕНІЕ.

Сравненіе Норвежскаго морского закона съ Шведскимъ 12 Іюня 1891 г. и Датскимъ 1 Апрѣля 1892 г.

Къ § 1.

Шведскій морской законъ § 1.

Всякое судно считается шведскимъ, если по крайней мѣрѣ двѣ трети его составляетъ собственность шведско-подданныхъ или шведско-подданныхъ совмѣстно съ норвежско-подданными или если оно принадлежитъ акціонерному товариществу, правленіе коего имѣетъ мѣстонахожденіе въ королевствѣ и состоитъ изъ акціонеровъ, состоящихъ въ шведскомъ подданствѣ. Хозяинъ-распорядитель *) всегда долженъ быть шведско-подданнымъ и имѣть мѣстожительство въ королевствѣ.

Датскій морской законъ § 1.

Для того, чтобы судно могло плавать подъ датскимъ флагомъ, оно должно по крайней мѣрѣ въ двухъ третяхъ составлять собственность такихъ лицъ, которыя пріобрѣли право гражданства рожденіемъ (Indigenatsrecht) и не состоятъ подданными ни одного иностраннаго государства или которыя имѣютъ мѣстожительство въ предѣлахъ Даніи и прожили тамъ не менѣе пяти лѣтъ или должно принадлежать акціонерному товариществу, правленіе коего имѣетъ мѣстопребываніе въ Даніи и состоитъ изъ акціонеровъ, удовлетворяющихъ указаннымъ условіямъ.

Къ § 2.

Шведскій морской законъ § 2.

Всѣмъ шведскимъ судамъ, предназначеннымъ для торговаго мореплаванія или для перевозки пассажировъ и имѣющимъ вмѣстимость въ двадцать и болѣе тоннъ (registertons), ведется реестръ, который долженъ содержать въ себѣ для каждаго подобнаго рода судна указанія, необходи-

*) По терминологіи нашего Устава Торговаго—„начальный товарищъ“ (ст. 176 и слѣд.).

мыя для установленія его тождества, а также точныя свѣдѣнія относительно права собственности на судно; по внесеніи судна въ реестръ, составляется по записямъ реестра особое свидѣтельство (актъ о національности), которое должно находиться на суднѣ.

Порядокъ учрежденія и веденіе реестра будетъ опредѣленъ королевскимъ распоряженіемъ.

Датскій морской законъ § 2.

О всѣхъ датскихъ судахъ, имѣющихъ вмѣстимость въ двадцать и болѣе регистровыхъ тоннъ, долженъ вестись публичный реестръ. Отъ регистраціи освобождаются военныя суда и другія, принадлежащія государству, суда, которыя не употребляются, какъ фрахтовыя или торговыя.

Судовый реестръ долженъ содержать въ себѣ о каждомъ суднѣ все то, что необходимо для установленія тождества судна, равно какъ полныя указанія относительно принадлежности его собственнику или обществу судохозяевъ. По внесеніи судна въ реестръ, составляется согласно записямъ документъ, который, какъ актъ національности, содержится на суднѣ.

Правила объ учрежденіи и содержаніи судоваго реестра, о порядкѣ производства регистраціи, обязательности ея, о заявленіи завести реестръ и т. п. будутъ установлены особымъ закономъ.

Къ § 3.

Шведскій морской законъ § 3.

Тотъ, кто выстроитъ за свой счетъ судно, или дастъ до постройки его хозяину верфи или строителю въ долгъ деньги или строительный матеріалъ, можетъ, по составленіи документа на судно, предъявить этотъ документъ въ городское управленіе по мѣсту постройки судна, а если судно выстроено внѣ города, то въ управленіе ближайшаго города.

Датскій морской законъ § 3.

Сдѣлки по установленію права собственности и заклада на подлежащее внесенію въ реестръ судно или на долю въ такомъ суднѣ для дѣйствительности должны быть внесены въ отведенный для судна листъ судоваго реестра согласно правиламъ, которыя будутъ установлены особымъ закономъ.

Это не обязательно относительно бодмереи, такъ же какъ и относительно морского закладного права (глава 11-я) или закладного права, о которомъ говорится въ § 17.

Къ § 4.

Шведскій морской законъ § 4.

Собственникъ судна обязанъ избрать какой-либо отечественный портъ, какъ мѣсто приписки судна. Если судно принадлежитъ къ числу подлежа-

щихъ, согласно § 2, внесенію въ судовый реестръ, то заявленіе о приписк'ѣ должно быть сдѣлано власти, на которую возложено веденіе реестра или, за отсутствіемъ таковой, управленію города, избраннаго для приписки судна, или, если мѣсто приписки находится внѣ города, мѣстному фогту. Мѣсто приписки судна, если оно подлежитъ внесенію въ судовый реестръ, должно быть отмѣчено въ упоминаемомъ въ § 2 свидѣтельствѣ; приписка другихъ судовъ удостовѣряется особымъ актомъ, выдаваемымъ тою властью, которой сдѣлано заявленіе о приписк'ѣ.

Если собственникъ судна по упущенію не сдѣлаетъ указаннаго выше заявленія, то мѣсто его жительства считается и мѣстомъ приписки судна.

Датскій морской законъ § 4.

Судно, подлежащее внесенію въ судовый реестръ, приписывается къ отечественному порту, который будетъ избранъ судохозяиномъ. Мѣстомъ приписки незарегистрованнаго судна считается портъ, гдѣ живетъ судохозяинъ или ближайшій отъ его мѣста жительства портъ. Если судохозяевъ нѣсколько, то мѣстожительство хозяина-распорядителя считается мѣстомъ приписки судна.

Къ § 5.

Шведскій морской законъ § 5.

Доля въ суднѣ не можетъ быть отчуждена иностранцу безъ согласія всѣхъ хозяевъ судна, если вслѣдствіе этого отчужденія шведское судно утрачиваетъ свою національность; если, однако, подобное отчужденіе состоится, то оно ничтожно, даже въ томъ случаѣ; если доля въ суднѣ отчуждена въ силу заклада или вслѣдствіе несостоятельности.

Когда иностранецъ пріобрѣтетъ долю въ шведскомъ суднѣ чрезъ наслѣдованіе, завѣщаніе или бракъ, или когда одинъ изъ судохозяевъ шведско- или норвежскоподданный сдѣлается подданнымъ иностраннаго государства и вслѣдствіе этого перехода доли или происшедшей перемѣны подданства судно перестаетъ быть шведскимъ,—лицо, сдѣлавшееся соучастникомъ во владѣніи судномъ, обязано уступить шведско- или норвежскоподданному столь значительную часть своей доли, чтобы судно сохранило свою шведскую національность. Если въ теченіе трехъ мѣсяцевъ послѣ перехода доли или перемѣны подданства уступки не послѣдуетъ и если судно зарегистровано, а объ уступкѣ не заявлено власти, ведущей судовый реестръ, то остальные соучастники могутъ потребовать, чтобы доля въ суднѣ, доставшаяся однимъ изъ указанныхъ выше способовъ иностранцу, была продана на ихъ счетъ въ портѣ приписки въ предписанномъ для продажи состоящихъ подъ арестомъ судовъ порядкѣ чрезъ назначенное судомъ лицо.

Датскій морской законъ § 5.

Датское судно, перешедшее въ собственность иностранца, вычеркивается изъ судоваго реестра. Однако, если доля въ суднѣ вслѣдствіе перемѣны ея собственникомъ подданства или на основаніи наслѣдованія или вслѣдствіе бракосочетанія перейдетъ въ собственность иностранца и судно утратитъ право плаванія подъ датскимъ флагомъ (см. § 1), то судно вычеркивается въ томъ случаѣ, если въ теченіи четырехъ мѣсяцевъ не послѣдуетъ заявленія о томъ, что права собственности на доли въ суднѣ распредѣлились такимъ образомъ, что судно не утратило права поднятія датскаго флага или что публичная продажа доли уже назначена и продажа непремѣнно послѣдуетъ въ теченіе мѣсяца. Въ послѣднемъ случаѣ должно выждать исхода публичной продажи.

Въ случаѣ исключенія судна изъ судоваго реестра, требованія, обезпеченныя закладомъ судна, погашаются немедленно.

Къ § 6.

Шведскій морской законъ § 6.

Судно, потершѣвшее поврежденіе, признается неспособнымъ къ исправленію не только тогда, когда исправленіе вообще невозможно, или, когда судно не можетъ быть доставлено въ другое мѣсто, гдѣ можно бы его исправить, но и тогда, когда судно не стоитъ исправленія. Вопросъ о томъ, стоитъ ли исправлять судно послѣ поврежденія, или нѣтъ, предоставляется разрѣшить по осмотрѣ судна свѣдущими людьми, назначаемыми въ порядкѣ, установленномъ § 41.

Датскій морской законъ § 6 совершенно сходенъ съ § 6 норвежскаго морского закона.

Къ § 7.

* Послѣдняго правила нѣтъ ни въ шведскомъ, ни въ датскомъ законахъ.

Къ § 8.

* Шведскій законъ къ этому прибавляетъ: «по порученію его самого или капитана».

Къ § 10.

* Послѣдующее соотвѣтствуетъ датскому закону, тогда какъ въ шведскомъ аналогичное правило помѣщено въ § 1 (см. выше).

** Датскій законъ отступаетъ отъ этого правила: если судно подлежитъ регистраціи, то выборъ происходитъ по правиламъ закона о реестрахъ и вносится въ судовый реестръ.

*** Датскій законъ въ заключительной части содержитъ правило, соотвѣтствующее правилу, содержащемуся въ § 315 ч. 1 норвежскаго закона.

Къ § 12.

* По § 12 шведскаго закона, рѣшенія по дѣламъ общества судохозяевъ могутъ состояться только въ томъ общемъ собраніи, созваніе котораго послѣдовало въ законѣ установленномъ порядкѣ. По совѣщанію собранія ведется протоколъ, который хранится у хозяина-распорядителя и копію котораго въ правѣ получить каждый участникъ. Рѣшенія постановляются по такимъ же правиламъ, какъ норвежскія.

Къ § 13.

* Перваго правила въ шведскомъ законѣ нѣтъ.

Къ § 14.

* Остальной части § въ шведскомъ законѣ нѣтъ.

Къ § 16.

* Датскій законъ добавляетъ: или выставить его для обозрѣнія.

** Вмѣсто части 1-й § 16 шведскій законъ постановляетъ, что отчетъ долженъ послѣдовать въ созванномъ согласно § 12 общемъ собраніи, гдѣ отчетъ и подвергается провѣркѣ.

*** По законамъ шведскому и датскому, срокъ для дѣйствительности возраженія ограничивается шестью мѣсяцами; шведскій законъ не допускаетъ исключенія въ отношеніи ошибки въ счетѣ или злого умысла.

Къ § 17.

* По шведскому закону вѣритель имѣетъ, кромѣ законнаго закладного права на долю неисправнаго участника, еще преимущественное право удовлетворенія, по силѣ главы 17 торговаго отдѣла гражданскаго уложенія, и право получить вмѣсто неисправнаго участника причитающуюся на его долю въ суднѣ прибыль.

Къ § 18.

* Слѣдующаго изъятія въ шведскомъ законѣ нѣтъ.

** По шведскому и датскому законамъ, въ теченіе *трехъ* дней.

*** По шведскому и датскому законамъ, въ теченіе *трехъ* дней.

Къ § 20.

* Остальной части § въ шведскомъ законѣ нѣтъ. По шведскому закону, если продажа доли постороннему лицу послѣдовала не съ публичнаго торга, то остальные сохозяева имѣютъ право порознь или совмѣстно выкупить долю на условіяхъ состоявшейся продажи, подтвержденныхъ, по требованію кого-либо изъ сохозяевъ, присягою покупщика и продавца. Сохозяева, желающіе выкупить долю, должны увѣдомить покупщика о своемъ намѣреніи не позже четырнадцати дней послѣ того, какъ имъ сдѣлалось извѣстно о продажѣ. Если правомъ выкупа пожелаютъ воспользоваться

нѣсколько сохозяевъ, то каждый изъ нихъ участвуетъ соотвѣтственно размѣрамъ своей доли въ суднѣ.

** Этой части § въ датскомъ законѣ нѣтъ.

Къ § 21.

* Шведскій законъ содержитъ еще одну часть: Если судно зарегистровано, то власть, на которую возложено веденіе реестра, немедленно по заявленіи ей объ уступкѣ, публикуетъ о томъ въ оффиціальномъ органѣ. Публикація эта обязательна для третьихъ лицъ, если изъ обстоятельствъ дѣла не видно, что они не знали и не должны были знать объ уступкѣ.

Къ § 22.

* По шведскому закону, судохозяева, владѣющіе совмѣстно болѣе, нежели половиною судна, могутъ рѣшить, что судно подлежитъ продажѣ и предпріятіе ихъ вслѣдствіе этого прекращается.

** Остальной части § въ шведскомъ законѣ нѣтъ.

Къ § 23.

По датскому закону: судомъ, производившимъ публичную продажу, въ мѣстѣ нахожденія общества; по шведскому: третейскими судьями.

Къ § 24.

* Перваго правила въ шведскомъ законѣ нѣтъ.

** По шведскому закону, споръ разрѣшается третейскимъ судомъ.

Къ § 26.

* Этой (третьей) части нѣтъ въ шведскомъ законѣ.

Къ § 27.

* Въ шведскомъ законѣ вмѣсто второй половины § изложено: и роспись продовольствія, установленную для экипажа шведскихъ торговыхъ судовъ.

Къ § 28.

* Шведскій законъ прибавляетъ: по приговору третейскихъ судей.

Къ § 29.

* Шведскій законъ вообще воспрещаетъ отлучку капитана.

Къ § 34.

* Второй половины 1-й части въ датскомъ законѣ нѣтъ.

** Остальныхъ строкъ 1-й части нѣтъ въ шведскомъ законѣ.

Къ § 35.

* Датскій законъ: въ заграничное плаваніе на западъ отъ линіи Тексель-Линдеснесъ, а что до Балтійскаго моря, то—сѣвернѣе 58° широты. Шведскій законъ предписываетъ веденіе судоваго реестра для „всѣхъ парусныхъ судовъ вмѣстимостью въ 50 тоннъ и болѣе“ и для всѣхъ паро-

выхъ судовъ, однако только для плаванія въ иностранные порты, но не балтійскіе и въ порты Даніи и Норвегіи, расположенные на западъ отъ Скагенскаго маяка и мыса Линдеснесъ.

** Второй половины 1-й части нѣтъ ни въ шведскомъ, ни въ датскомъ законахъ.

*** Датскій законъ предоставляетъ королевскому распоряженію установить, чтобы велся особый дневникъ по дѣламъ, касающимся команды и чтобы дневникъ выдавался при выходѣ изъ внутренняго порта таможеннымъ начальствомъ.

**** Вмѣсто послѣдней части датскій законъ установляетъ правило, въ силу котораго судно, предназначенное исключительно для рыбной ловли въ Сѣверномъ и Балтійскомъ моряхъ внѣ линіи Тексель-Линдеснесъ, освобождается отъ веденія дневника.

Къ § 36.

* Датскій и шведскій законы прибавляютъ: «и отвѣтственностью».

Къ § 37.

* Шведскій законъ прибавляетъ: и о ежедневныхъ астрономическихъ отмѣткахъ.

** Шведскій и датскій законы сверхъ того прибавляютъ: какъ долго пользовались каждый разъ и съ какою силою.

*** Этого правила въ шведскомъ законѣ нѣтъ.

**** Этой части нѣтъ ни въ шведскомъ, ни въ датскомъ законахъ.

Къ § 38.

* Шведскій законъ содержитъ болѣе подробныя правила о полученіи новаго дневника внутри страны и заграницей.

** Датскій законъ для цѣлаго ряда случаевъ (напр. перемѣны дневника, смѣны капитана, увольнительнаго опроса команды) требуетъ разслѣдованія со стороны подлежащаго начальства, съ тѣмъ, чтобы о результатѣ разслѣдованія было отмѣчено въ дневникѣ же. Правила эти могутъ быть королевскимъ распоряженіемъ облегчены для паровыхъ судовъ, совершающихъ правильное плаваніе между внутренними и иностранными портами.

*** Второй части нѣтъ ни въ шведскомъ, ни въ датскомъ законахъ.

Къ § 39.

* Шведскій законъ добавляетъ: и дѣлать изъ нихъ письменныя извлеченія

** По шведскому закону: не менѣе двухъ лѣтъ по закрытіи дневника.

Къ § 40.

* Шведскій законъ не говоритъ о *значительномъ* поврежденіи.

** Датскій законъ добавляетъ: внѣ внутренняго порта.

*** По датскому закону, мѣстному судьѣ, въ Копенгагенѣ—морскому и торговому суду; по шведскому закону, заявленіе дѣлается суду первой степени. Если приключеніе произошло или поврежденіе обнаружилось въ то время, когда судно стояло на якорѣ въ портѣ, гдѣ морской протестъ можетъ быть совершенъ, то капитанъ долженъ до истеченія третьяго дня, не считая дня, когда приключеніе произошло или поврежденіе обнаружилось, объявить предсѣдателю суда, что онъ требуетъ совершенія морского протеста.

**** Остальныхъ строкъ 2-й части нѣтъ въ шведскомъ законѣ.

***** Датскій законъ не содержитъ въ себѣ соотвѣтствующаго правила, но только предписываетъ, чтобы мѣстный датскій консулъ въ установленный для заявленія срокъ былъ извѣщенъ, чтобы онъ могъ контролировать производство и могъ своевременно представлять министру юстиціи отчеты по дѣлу.

****** Слѣдующей оговорки въ шведскомъ законѣ нѣтъ.

******* По шведскому закону, если шведскаго консула нѣтъ въ данномъ мѣстѣ, то указанная процедура совершается тѣмъ консуломъ, который находится въ первомъ мѣстѣ по пути плаванія.

Къ § 41.

* Въ шведскомъ законѣ прибавлено: вслѣдствіе морского несчастія, непогоды или подобной причины.

** Послѣдняго правила въ шведскомъ законѣ нѣтъ.

*** По шведскому закону, свѣдущіе люди назначаются магистратомъ (совѣтомъ старшинъ), а если судно находится внѣ городскаго округа—магистратомъ ближайшаго города или фогтомъ; внѣ Швеціи капитанъ за этимъ обращается къ подлежащей власти или къ шведскому консулу.

Къ § 42.

* Остальной части параграфа въ датскомъ законѣ нѣтъ. Шведскій законъ установляетъ, что свѣдущіе люди назначаются по общимъ правиламъ § 332 ч. 2.

Къ § 44.

* По шведскому закону нельзя требовать никакой работы, терпящей отлагательство.

** Остальныхъ строкъ нѣтъ ни въ шведскомъ, ни въ датскомъ законахъ.

Къ § 45.

* Шведскій законъ ссылается на положеніе о продовольствіи экипажа шведскихъ мореходныхъ судовъ.

** По шведскому закону, въ случаѣ спора вопросъ о размѣрѣ вознагражденія разрѣшается третейскимъ судомъ.

*** Второй части нѣтъ въ шведскомъ законѣ.

**** Окончанія параграфа нѣтъ въ датскомъ законѣ.

Къ § 46.

* Остальной части нѣтъ въ датскомъ законѣ. Шведскій законъ допускаетъ незначительное отступленіе отъ предписаннаго производства.

Къ § 47.

* По шведскому закону: такое преступное дѣяніе, которое влечетъ болѣе строгое наказаніе, чѣмъ тюремное заключеніе. По датскому закону: такое преступное дѣяніе, которое составляетъ предметъ оффиціальнаго преслѣдованія.

** По шведскому закону, капитанъ выслушиваетъ виновнаго въ присутствіи двухъ главныхъ лицъ экипажа.

*** Этой части параграфа въ шведскомъ законѣ нѣтъ.

Къ § 51.

* Шведскій законъ ссылается на §§ 48, 49 и 50.

Къ § 53.

Норвежскій законъ употребляетъ выраженіе „собственникъ груза“ (Ladningseier), которое на норвежскомъ юридическомъ языкѣ не означаетъ вообще заинтересованнаго въ грузѣ лица. Выраженіе это должно быть понимаемо то въ смыслѣ собственника груза, то въ смыслѣ заинтересованнаго въ грузѣ лица, смотря по смыслу рѣчи.

Къ § 54.

* Остальныхъ словъ 1-й части въ шведскомъ законѣ нѣтъ.

Къ § 59.

* Въ шведскомъ законѣ § 59 начинается такъ: Капитанъ долженъ, при исполненіи лежащихъ на немъ въ отношеніи судна и груза обязанностей, обнаруживать стараніе, свойственное добропорядочному моряку.

** Второй части въ шведскомъ законѣ нѣтъ.

Къ § 60.

* Первой части нѣтъ ни въ шведскомъ, ни въ датскомъ законахъ.

** Остальныхъ строкъ 3-й части въ шведскомъ законѣ нѣтъ.

*** Въ датскомъ законѣ: „если въ договорѣ не постановлено иного“. Подобное правило во 2-й части параграфа въ шведскомъ законѣ.

Къ § 61.

* Этой части въ шведскомъ законѣ нѣтъ.

Къ § 62.

* Вмѣсто второй половины 1-й части въ шведскомъ законѣ изложено: „онъ (капитанъ) однако имѣетъ право покинуть судно, если прослужилъ

три года и если въ теченіе этого времени не было предпринимаемо рейса, который долженъ былъ бы окончиться въ шведскомъ портѣ, но объ отказѣ отъ службы капитанъ долженъ заявить столь заблаговременно, чтобы судохозяинъ имѣлъ достаточно времени для замѣщенія его другимъ лицомъ. Но если послѣ того, какъ капитанъ заявитъ указаннымъ порядкомъ отказъ отъ службы, судохозяинъ распорядится, чтобы судно возвратилось въ отечественный портъ, гдѣ капитанъ въ правѣ оставить службу, то капитанъ обязанъ довести судно въ Швецію, даже если бы ему пришлось предварительно взять въ означенномъ или иномъ лежащемъ на пути портѣ грузъ, подлежащій сдачѣ въ какомъ либо промежуточномъ портѣ". Соотвѣтствующее правило имѣется и въ датскомъ законѣ.

Къ § 64.

* Остальныхъ строкъ въ шведскомъ законѣ нѣтъ.

** По датскому закону, восемь недѣль.

Къ § 67.

* По шведскому и датскому законамъ, въ теченіе половины означеннаго времени.

Къ § 68.

* Шведскій законъ говоритъ о двойномъ жалованьи *перваго* штурмана.

** Послѣднихъ строкъ параграфа нѣтъ ни въ датскомъ, ни въ шведскомъ законахъ, но этотъ послѣдній законъ добавляетъ: Размѣръ причитающагося капитану, въ силу существующихъ правилъ, жалованья, въ случаѣ спора, опредѣляется третейскими судьями,

Къ § 70.

* Второй половины параграфа нѣтъ ни въ шведскомъ, ни въ датскомъ законахъ.

Къ § 71.

* Первыхъ двухъ строкъ нѣтъ ни въ шведскомъ, ни въ датскомъ законахъ.

** Шведскій и датскій законы опредѣляютъ, что должно входить въ содержаніе наемнаго договора, причемъ требуютъ, чтобы засвидѣтельствованная выпись изъ договора была вносима въ разсчетную книжку. Правила эти согласны съ правилами норвежскаго закона, но въ шведскомъ нѣтъ первой половины 2-й части § 71.

*** Шведскій и датскій законы положительно требуютъ, чтобы каждому моряку при наймѣ вручалась разсчетная книжка (motbok, Afregningsbog).

Къ § 72.

* Первой части въ шведскомъ законѣ нѣтъ. Датскій законъ вмѣсто 1-й части постановляетъ, что упоминаемыя въ § 71 свѣдѣнія по найму также должны быть вносимы въ судовую роль и подписываемы лицами команды. Суммы, отмѣченныя въ разсчетной книжкѣ и въ судовой роли, должны быть признаны предъ подлежащимъ начальствомъ, производящимъ опросъ команды, если плаваніе должно выйти за предѣлы Сѣвернаго и Балтійскаго морей. Въ случаѣ разногласія между судовою ролью и разсчетною книжкою или договоромъ примѣняются, за отсутствіемъ точныхъ данныхъ для разрѣшенія вопроса, правила, наиболѣе благопріятныя для команды.

Къ § 73.

* Шведскій и датскій законы не говорятъ о патентѣ.

Къ § 74.

* По шведскому закону, если срокъ не назначенъ капитаномъ, то матросъ долженъ явиться не позже двухъ дней.

Къ § 75.

* Шведскій законъ говоритъ о водвореніи на судно чрезъ полицію такого матроса, который уже внесенъ въ судовую роль и обязался въ силу письменнаго акта явиться на судно къ опредѣленному сроку.

** Шведскій и датскій законы говорятъ только о требованіи капитана.

Къ § 76.

* Остальной части параграфа нѣтъ ни въ шведскомъ, ни въ датскомъ законахъ.

Къ § 78.

* Шведскій и датскій законы добавляютъ: „будь то день или ночь, праздникъ или рабочій день“.

Къ § 79.

* Словъ, взятыхъ въ скобки, нѣтъ ни въ шведскомъ, ни въ датскомъ законахъ.

** Шведскій и датскій законы добавляютъ: и отвѣчаетъ предъ капитаномъ за все имъ принятое и за укладку груза.

Къ § 80.

* Этой второй части нѣтъ въ шведскомъ и датскомъ законахъ.

Къ § 82.

* По шведскому закону: или если они наняты въ Швеціи. Соотвѣтствующее правило и въ датскомъ законѣ.

** Второй части параграфа нѣтъ въ шведскомъ и датскомъ законахъ.

Къ § 83.

* По шведскому закону, право требовать увольненія предоставляется и тому матросу, который прослужилъ три года въ плаваніи, зашедшемъ далѣе мыса Горна или мыса Доброй Надежды.

** Шведскій законъ продолжаетъ: если однако судно должно оттуда возвратиться въ портъ, гдѣ, въ силу договора, матросъ въ правѣ потребовать увольненія, то онъ обязанъ не оставлять судна до означеннаго порта даже тогда, если грузъ прежде былъ взятъ въ портѣ, гдѣ онъ могъ бы требовать увольненія или въ иномъ попутномъ портѣ и если этотъ грузъ долженъ быть сгруженъ въ какомъ либо портѣ, куда судно должно зайти во время дальнѣйшаго плаванія.

Къ § 84.

** Шведскій законъ не допускаетъ этого исключевія.

Къ § 85.

* Второй половины 1-й части нѣтъ въ шведскомъ и датскомъ законахъ.

Къ § 87.

* Шведскій законъ добавляетъ: въ предписанномъ въ § 41 порядкѣ.

** Слѣдующихъ строкъ до слова „въ случаѣ“ нѣтъ въ шведскомъ и датскомъ законахъ; вмѣсто этого шведскій законъ постановляетъ: „Если требованіе заявлено послѣ пріемки груза, то капитанъ не обязанъ его исполнить, если штурманъ и механикъ къ этому заявленію не присоединились“.

*** Окончанія второй части нѣтъ въ шведскомъ и датскомъ законахъ.

**** Этой (третьей) части въ шведскомъ законѣ нѣтъ.

Къ § 89.

* Въ шведскомъ законѣ сказано: или кто неоднократно былъ наказанъ капитаномъ за упущенія по службѣ или за нарушеніе дисциплины и добраго порядка и не исправился отъ этихъ наказаній.

** Окончанія этой части нѣтъ въ шведскомъ законѣ.

*** Послѣдней части нѣтъ въ шведскомъ и датскомъ законахъ.

Къ § 90.

* Словъ „по вступленіи въ службу“ нѣтъ въ шведскомъ и датскомъ законахъ.

** Въ шведскомъ законѣ сказано: по своей *грубой* (groft) винѣ.

*** Шведскій законъ добавляетъ: считая съ того дня, когда его право на жалованье прекратилось.

**** Вмѣсто „въ силу наемнаго договора“ въ датскомъ законѣ сказано: по закону.

***** По датскому закону *восемь* недѣль.

****** Заключительнаго правила нѣтъ въ шведскомъ законѣ.

Къ § 92.

* Словъ „и безъ особаго, основаннаго на наемномъ договорѣ, повода“ нѣтъ въ шведскомъ законѣ.

Къ § 93.

* По шведскому и датскому законамъ, издержки по погребенію возлагаются на судохозяина независимо отъ тѣхъ ограничительныхъ условій, о которыхъ говорится выше по поводу уплаты жалованья умершаго судоваго служителя.

Къ § 94.

* Окончанія параграфа нѣтъ въ шведскомъ законѣ.

Къ § 95.

* Словъ „какъ это дознано (или доказано)“ нѣтъ въ шведскомъ и датскомъ законахъ.

Къ § 96.

* Ссылки на § 44 нѣтъ въ шведскомъ и датскомъ законахъ.

** Датскій законъ прибавляетъ: если не было условлено иного.

*** Послѣдняго правила нѣтъ въ датскомъ законѣ.

Къ § 98.

* По шведскому и датскому законамъ, не до порта приписки, а до ближайшаго отечественнаго порта.

** Этого послѣдняго правила нѣтъ въ шведскомъ законѣ.

*** Этой второй части параграфа нѣтъ въ датскомъ законѣ.

**** По датскому закону: отправляющемся въ отечественный портъ.

Къ § 99.

* По шведскому и датскому законамъ, капитанъ можетъ удержать изъ жалованья до увольнительнаго опроса не свыше третьей части.

** Второй половины 1-й части нѣтъ въ шведскомъ и въ датскомъ законахъ.

Къ § 100.

* По шведскому закону: рѣшеніе начальства, производящаго опросъ, или консула.

Къ § 102.

* По шведскому и датскому законамъ: „не болѣе половины“.

** Датскій законъ добавляетъ: но лишь въ удобномъ арестномъ помѣщеніи, находящемся на суднѣ.

Къ § 103.

* Второй, третьей и четвертой частей параграфа нѣтъ въ шведскомъ и датскомъ законахъ.

Къ § 104.

* Въ шведскомъ законѣ изложено: Если судовый служитель заявитъ жалобу на капитана, то начальство, производящее опросъ, должно прежде всего разслѣдовать, былъ-ли при этомъ соблюденъ предписанный въ § 103 порядокъ по предмету наложенія наказанія, а затѣмъ, въ случаѣ утвердительнаго отвѣта, установить — было-ли наказаніе законно и справедливо. Послѣ этого означенное начальство постановляетъ рѣшеніе, которое можетъ быть обжаловано судовымъ служителемъ въ отечественномъ судѣ въ годичный срокъ со дня увольненія.

Къ § 105.

* Оговорки о внесеніи отмѣтки въ дневникъ нѣтъ въ шведскомъ и датскомъ законахъ.

** По шведскому закону, въ пользу дома моряковъ въ портѣ приписки судна.

*** Оговорки о консулѣ въ шведскомъ законѣ нѣтъ.

Къ § 106.

* По шведскому и датскому законамъ, судохозяинъ можетъ, если жалованья и имущества недостаточно, взыскать остальное судебнымъ порядкомъ.

Къ § 108.

* Второй половины второй части нѣтъ въ шведскомъ законѣ.

Къ § 110.

* По шведскому закону: *всего* судна (helt fartyg).

** Шведскій законъ добавляетъ: въ размѣрѣ, опредѣленномъ третейскими судьями.

Къ § 111.

* Шведскій законъ добавляетъ: въ опредѣленномъ третейскими судьями размѣрѣ.

** Шведскій и датскій законы добавляютъ: ни командѣ.

*** Шведскій и датскій законы добавляютъ: или командѣ.

Къ § 113.

* Шведскій законъ ссылается на §§ 159 или 160.

** Шведскій законъ добавляетъ: въ опредѣленномъ третейскими судьями размѣрѣ.

Къ § 114.

* Продолженіе по шведскому закону:

«то зафрахтовавшій все судно можетъ потребовать, чтобы судно было поставлено на указанное имъ мѣсто, при условіи, чтобы это было возможно и чтобы судно во время нагрузки могло свободно двигаться и находилось въ безопасности и могло быть выведено оттуда по принятіи груза. Фрахтователь обязанъ съ этою цѣлью, по приглашенію капитана, дать ему безотлагательно необходимыя указанія. Если судно зафрахтовано нѣсколькими лицами, каждымъ въ извѣстной части, и если фрахтователи придутъ къ соглашенію относительно выбора мѣста нагрузки, то они въ этомъ отношеніи пользуются такимъ же правомъ, какое принадлежитъ лицу, зафрахтовавшему все судно».

Продолженіе по датскому закону:

«то зафрахтовавшій все судно можетъ потребовать, чтобы судно было поставлено на указанное имъ мѣсто, если только доступъ къ тому мѣсту открытъ, судно можетъ туда передвинуться и тамъ находиться въ безопасности и безпрепятственно съ принятымъ грузомъ оттуда отойти; такое указаніе должно быть дано непосредственно вслѣдъ за приглашеніемъ капитана, въ противномъ случаѣ капитанъ въ правѣ самъ выбрать мѣсто, но только такое, которое обыкновенно служитъ мѣстомъ нарузки. Если судно зафрахтовано нѣсколькими лицами, то то изъ нихъ, которое зафрахтовало болѣе половины судна, имѣетъ такое же право (по предмету выбора мѣста нагрузки), какимъ пользуется зафрахтовавшій все судно. Если нѣсколько лицъ, которыя наняли, въ совокупности, болѣе половины судна, пришли къ соглашенію, то они имѣютъ право указать мѣсто, если это состоится прежде, нежели судно поставлено на мѣсто, избранное капитаномъ.

** По датскому закону, правомъ этимъ можетъ воспользоваться лицо, зафрахтовавшее болѣе половины судна, если, однако, перестановка можетъ быть совершена безъ ущерба для остальныхъ фрахтователей.

*** Шведскій законъ добавляетъ: размѣръ коихъ, въ случаѣ спора, опредѣляется третейскимъ судомъ.

Къ § 115.

* По шведскому закону, размѣръ убытковъ, въ случаѣ спора, опредѣляется третейскимъ судомъ.

Къ § 118.

* Шведскій законъ добавляетъ: договорившій все судно или опредѣленную часть его.

** По шведскому закону, время нагрузки слагается изъ времени, въ теченіе котораго происходитъ доставка груза на судно, вмѣстѣ съ простоемъ.

*** Шведскій законъ добавляетъ: и послѣ того, какъ упоминаемое въ § 114 указаніе дано и судно поставлено на указанное мѣсто.

**** По датскому закону, послѣ шести часовъ.

***** По шведскому закону, извѣщеніе въ этомъ случаѣ разсматривается, какъ будто бы оно послѣдовало впервые, въ первый затѣмъ будничный день.

Къ § 119.

* Въ шведскомъ законѣ словъ «по чистой вмѣстимости судна» нѣтъ.

Къ § 120.

* Послѣдующихъ строкъ 2-й части въ датскомъ и шведскомъ законахъ нѣтъ, а въ шведскомъ сверхъ того нѣтъ и остальной части параграфа.

Къ § 122.

* Вознагражденіе, по шведскому закону, опредѣляется, въ случаѣ спора, третейскимъ судомъ, но размѣръ его не можетъ быть ниже условленнаго размѣра вознагражденія за простой.

** Окончанія параграфа нѣтъ въ шведскомъ законѣ.

Къ § 123.

* Въ шведскомъ законѣ нѣтъ ссылки на § 130.

Къ § 124.

* Въ шведскомъ законѣ нѣтъ ссылки на § 127.

Къ § 125.

* Первыхъ четырехъ словъ нѣтъ въ шведскомъ и датскомъ законахъ.

** Шведскій законъ добавляетъ: согласно правиламъ §§ 120 и 122. Окончанія 1-й части до словъ: «Капитанъ обязанъ» въ немъ нѣтъ.

*** Шведскій законъ добавляетъ: по опредѣленію третейскаго суда.

Къ § 127.

* Шведскій законъ ссылается на §§ 120 и 122.

Къ § 128.

* Шведскій законъ добавляетъ: по опредѣленію третейскаго суда.

Къ § 130.

* Въ шведскомъ законѣ нѣтъ ссылокъ на означенные §§.

Къ § 131.

* Шведскій законъ добавляетъ: Если товары будутъ проданы по требованію закладодержателя, то примѣняется § 277.

Къ § 133.

* Словъ отъ «отправитель» до «Капитанъ» нѣтъ въ шведскомъ законѣ.

** Словъ отъ «за исключеніемъ» до «капитану» нѣтъ въ шведскомъ законѣ.

Къ § 134.

* Первая часть параграфа читается въ шведскомъ законѣ такъ:

Коносаментъ можетъ быть именной или на предъявителя. Если коносаментъ именной, то онъ можетъ быть переданъ другому лицу, хотя бы объ этомъ въ самомъ коносаментѣ не было упомянуто. Если выдающій коносаментъ включеніемъ въ него словъ «не по приказу» или равнозначительнаго выраженія воспретитъ его передачу, то пріобрѣтатель коносамента не получаетъ лучшаго права, чѣмъ какое имѣлъ его предшественникъ.

Къ § 135.

* Шведскій и датскій законы въ 1-й части содержатъ такое же отступленіе, какъ и въ § 114.

Къ § 137.

* Шведскій законъ добавляетъ: если зафрахтовано все судно или опредѣленная его часть.

Къ § 140.

* Въ шведскомъ законѣ параграфъ начинается такъ: если явится нѣсколько правильныхъ держателей коносамента, то... и т. д.

Къ § 142.

* Шведскій законъ добавляетъ: и потери.

Къ § 144.

* Послѣдующихъ строкъ 1-й части нѣтъ въ шведскомъ законѣ.

Къ § 145.

* Перваго правила нѣтъ въ шведскомъ законѣ.

** Шведскій законъ добавляетъ: если указаніе относительно рода, свойства груза или его количества найдено будетъ неточнымъ.

Къ § 148.

* Шведскій законъ добавляетъ: чрезъ свѣдущихъ людей, назначаемыхъ въ порядкѣ, указанномъ въ § 332 ч. 2.

** Шведскій и датскій законы не говорятъ объ обманѣ.

*** Шведскій законъ постановляетъ далѣе, что если капитанъ, согласно § 42, признаетъ нужнымъ приступить къ осмотру груза, то и получатель долженъ быть приглашенъ, если это возможно, присутствовать при осмотрѣ.

Къ § 155.

* Словъ «но съ предоставленіемъ» до «ареста« въ шведскомъ законѣ нѣтъ.

Къ § 156.

* Въ шведскомъ законѣ нѣтъ ссылки на § 138.

** По шведскому закону, размѣръ возмѣщенія убытковъ, въ случаѣ спора, опрсдѣляется третейскими судьями.

Къ § 159.

* Шведскій законъ ссылается на §§ 120 и 122.

** По шведскому закону, вознагражденіе опредѣляется третейскимъ судьей.

Къ § 160.

* По шведскому закону, чрезъ третейскаго судью.

Къ § 162.

* Шведскій законъ ссылается на весь § 159.

Къ § 164.

* Шведскій законъ прибавляетъ: назначенныхъ въ предписанномъ § 41 порядкѣ.

** Словъ «и распорядиться своимъ грузомъ» нѣтъ въ шведскомъ законѣ.

Къ § 165.

* Въ шведскомъ законѣ изложено: Если грузъ будетъ выданъ въ портѣ назначенія правильному держателю другого образца коносамента прежде, нежели тотъ, кто, какъ это было сказано, имѣетъ право получить грузъ, заявитъ о себѣ съ этою цѣлью, то... и т. д.

Къ § 166.

* Вмѣсто «и вообще» и т. д., шведскій законъ говоритъ: однако, покупщикъ или конкурсная масса могутъ потребовать сдачи груза, если уплатятъ покупную цѣну.

Къ § 167.

* По шведскому закону: по мѣсту назначенія судна.

** Шведскій законъ продолжаетъ нѣсколько иначе: проситель обязанъ представить копію коносамента или доставить необходимыя свѣдѣнія о его содержаніи, чтобы установить подлинность его. Если проситель представитъ достаточное основаніе къ предположенію, что коносаментъ дѣйствительно утраченъ, то судъ приглашаетъ держателя коносамента представить ему этотъ актъ въ установленный срокъ.

*** Второй половины 1-й части нѣтъ въ датскомъ законѣ,

**** Окончанія 2-й части нѣтъ въ шведскомъ законѣ.

Къ § 169.

* По шведскому и датскому законамъ, провозная плата вносится полностью, если лицо, взявшее пассажирскій билетъ, не явится на судно.

Къ § 170.

* По шведскому закону: если наступятъ въ отношеніи плаванія препятствія такого рода, какія упоминаются въ § 159 или въ § 160.

Къ § 173.

* Шведскій законъ ссылается только на §§ 156 и 157.

Къ § 174.

* 2-й части параграфа нѣтъ въ шведскомъ и датскомъ законахъ. Вмѣсто нея въ шведскомъ законѣ изложено: «Заимодавецъ и заемщикъ имѣютъ право опредѣлить извѣстную сумму (премію) въ уплату за выданныя впередъ деньги и за рискъ».

Къ § 175.

* По шведскому закону: отдѣльно или вмѣстѣ.

Къ § 177.

* Въ шведскомъ законѣ п. 3 изложенъ такъ: «означеніе размѣра долга и преміи».

Къ § 178.

* Въ шведскомъ законѣ добавлено: «въ которомъ заимодавцу отказано въ правѣ передачи документа».

Къ § 181.

* Словъ «безъ дней обожданія» нѣтъ въ шведскомъ законѣ.

Къ § 182.

* Словъ «не смотря на требованіе» въ шведскомъ законѣ нѣтъ.

** Въ шведскомъ законѣ говорится о законныхъ процентахъ въ виду того, что въ Швеціи по торговымъ законамъ вообще размѣръ законнаго процента 6 на 100.

Къ § 183.

* Въ шведскомъ законѣ нѣсколько иначе: «то капитанъ вноситъ должную сумму за счетъ имѣющихъ право на полученіе платежа на храненіе въ вѣрныя руки, указанныя ему означенными лицами; если эти послѣднія не придутъ къ соглашенію относительно выбора надежнаго хранилища, то капитанъ вноситъ платежъ въ распоряженіе подлежащей власти, о чемъ и извѣщаетъ заинтересованныхъ лицъ».

** Правило второй части параграфа шведскій законъ обусловливаетъ наличностью оговорки, разрѣшающей передачу бодмерейнаго письма третьему лицу.

Къ § 184.

* По шведскому закону, въ распоряженіе подлежащей власти.

Къ § 185.

* Датскій законъ продолжаетъ иначе: «или въ иное мѣсто, гдѣ назначено окончаніе рейса».

** Вмѣсто второй половины 1-й части шведскій законъ постановляетъ: «Если бодмерейный долгъ и по наступленіи срока не уплаченъ, то вѣритель въ правѣ просить подлежащую мѣстную власть о продажѣ обезпечивающихъ его требованіе судна и груза въ порядкѣ, предписанномъ для продажи подвергшихся аресту предметовъ, а также о предоставленіи ему фрахта, если и фрахтъ служитъ обезпеченіемъ долга».

*** Шведскій законъ не упоминаетъ о примирительномъ производствѣ.

**** Подъ администраторомъ понимается завѣдующій производствомъ по публичной продажѣ судья.

По датскому закону, фогтъ.

***** По датскому закону, судъ.

Къ § 187.

* Слова «непосредственное» въ шведскомъ законѣ нѣтъ.

Къ § 188.

* Окончанія п. 5 нѣтъ въ шведскомъ законѣ.

** По шведскому закону: или другого судна.

Къ § 190.

* Шведскій законъ не говоритъ о выбрасываніи за бортъ.

Къ § 198.

* Словъ: «считая со времени предпринятія имъ перваго рейса» нѣтъ въ шведскомъ законѣ.

** Шведскій законъ добавляетъ: и за поврежденіе парового котла.

Къ § 200.

* Третья часть въ шведскомъ законѣ изложена такъ: «Если товары проданы въ портѣ необходимости и высчитачное вознагражденіе окажется ниже суммы, вырученной отъ продажи, по вычетѣ изъ нея сбереженнаго фрахта, то разница покрывается, какъ большая аварія».

Къ § 203.

* Шведскій законъ допускаетъ въ этомъ случаѣ присягу, какъ доказательство аварійныхъ убытковъ.

Къ § 205.

* По шведскому закону, въ предусматриваемомъ въ 1-й части случаѣ, вознагражденіе за большую аварію или вовсе не уплачивается, или опредѣляется по справедливому усмотрѣнію въ каждомъ частномъ случаѣ.

Къ § 207.

* По шведскому закону, гдѣ судно и грузъ должны быть отдѣлены одно отъ другого.

Къ § 208.

* По шведскому закону, при отдѣленіи груза отъ судна.

Къ § 209.

* По шведскому закону, ко времени отдѣленія груза отъ судна.

Къ § 213.

* По шведскому закону: или тамъ, гдѣ обыкновенно для этого мѣста совершаются аварійные разсчеты.

** Второй половины второй части нѣтъ въ шведскомъ законѣ.

Къ § 214.

* По шведскому закону, каждое заинтересованное лицо имѣетъ право требовать составленія разсчета.

** Шведскій законъ добавляетъ слѣдующее:

«Если требованіе о составленіи аварійнаго разсчета заявлено, то диспашеръ приглашаетъ, какъ можно скорѣе, чрезъ публикацію въ журналѣ оффиціальныхъ объявленій и въ мѣстномъ журналѣ, заинтересованныхъ въ аваріи лицъ сообщить ему письменно, въ теченіе краткаго срока, все то, что по ихъ мнѣнію необходимо для возстановленія ихъ правъ, а также тѣ документы, на коихъ они основываютъ свои требованія. Если представленныя диспашеру доказательства недостаточны, то онъ требуетъ какъ можно скорѣе разъясненій. Когда назначенный въ объявленіи срокъ истекъ или когда недостававшіе документы, представленные до истеченія назначеннаго на то срока, находятся уже въ рукахъ, диспашеръ обязанъ въ теченіе двухъ мѣсяцевъ, считая со дня, назначеннаго въ объявленіи городского суда и въ публикаціи мѣстнаго журнала, составить аварійный разсчетъ въ двухъ тождественныхъ образцахъ, съ указаніемъ срока, въ теченіе котораго лица, желающія сдѣлать возраженія, могутъ, не теряя права на искъ, возбудить дѣло судебнымъ порядкомъ. Одинъ образецъ диспашеръ вручаетъ тому, кто требовалъ составленія разсчета, а другой удерживаетъ у себя для справокъ заинтересованныхъ въ аваріи лицъ».

Къ § 218.

* По шведскому закону: на часть груза, или на извѣстныя части груза, принадлежащаго различнымъ собственникамъ.

Къ § 223.

* Окончанія 1-й части нѣтъ въ шведскомъ и датскомъ законахъ; второй части нѣтъ въ шведскомъ законѣ.

Къ § 224.

* Окончанія 1-й части и второй части нѣтъ въ шведскомъ законѣ; въ датскомъ законѣ нѣтъ окончанія 1-й части и начала второй, до словъ «а также».

Къ § 225.

* По шведскому закону начало п. 1-го изложено такъ: подвергалось ли спасенное особенной опасности.

Къ § 227.

* По датскому закону, въ теченіе двухъ мѣсяцевъ со времени совершенія договора. Шведскій законъ предварительнаго срока не назначаетъ, но постановляетъ слѣдующее правило: «Если условленная сумма уплачена во время опасности, то искъ долженъ быть предъявленъ въ теченіе шести мѣсяцевъ послѣ платежа, иначе право на искъ утрачивается».

Къ § 229.

* Второй части нѣтъ въ шведскомъ законѣ.

Къ § 232.

* Словъ «въ случаѣ требованія» нѣтъ въ шведскомъ законѣ.

** Норвежское слово «Forsikringstager» соотвѣтствуетъ нѣмецкому «Versicherungsnehmer» и означаетъ не то лицо, въ пользу котораго совершается страхованіе, не страхователя, не Versicherter, не Forsikrede, а то лицо, которое требуетъ совершенія страхованія, хотя бы за счетъ другого лица, являющагося дѣйствительнымъ страхователемъ. Въ русскомъ юридическомъ языкѣ нѣтъ соотвѣтствующей терминологіи. Неизвѣстна она и шведскому языку, въ которомъ слово «försäkringstagare», употребляется въ смыслѣ норвежскихъ «Forsikringstager» и «Forsikrede» безразлично.

Къ § 239.

* По шведскому закону, страховщикъ вступаетъ въ права страхователя противъ его должника, насколько онъ удовлетворилъ страхователя.

** Въ шведскомъ законѣ ссылки этой нѣтъ.

Къ § 242.

* Шведскій законъ добавляетъ: страхователь во всякомъ случаѣ пользуется правомъ на возвращеніе, согласно § 266, части страховой преміи (Ristorno).

Къ § 243.

* Шведскій законъ добавляетъ правило, аналогичное съ предыдущимъ (къ § 242).

Къ § 249.

* Шведскій законъ добавляетъ: «Если при страхованіи судна или фрахта, страховщикъ, по ознакомленіи съ состояніемъ судна, призналъ его вполнѣ

годнымъ къ плаванію, въ виду принятаго имъ на себя риска, то онъ не можетъ затѣмъ, въ случаѣ аваріи, отказаться отъ уплаты вознагражденія, ссылаясь на негодность судна къ плаванію, если не докажетъ, что страхователю во время совершенія страхованія была извѣстна негодность судна къ плаванію, но онъ скрылъ это».

Къ § 257.

* Шведскій законъ добавляетъ: и когда изъ ихъ заключенія видно, что убытокъ достигаетъ трехъ четвертей страховой стоимости.

Къ § 261.

* Датскій законъ ссылается еще на § 259.

** Въ датскомъ законѣ сдѣлана ссылка только на § 258.

Къ § 264.

* По шведскому и датскому законамъ, въ теченіе *пяти* лѣтъ.

** Правило, аналогичное съ тѣмъ, которое содержится въ § 264 норвежскаго закона, имѣется во второй части § 264 шведскаго закона; первая же часть этого параграфа изложена въ шведскомъ законѣ слѣдующимъ образомъ: «Споръ, могущій возникнуть по поводу лежащей на страховщикѣ, въ силу страхового договора, обязанности возмѣстить убытокъ, передается на разрѣшеніе диспашера при составленіи разсчета. Разсчетъ этотъ составляется, если нѣтъ противнаго сему соглашенія, или въ томъ мѣстѣ, гдѣ совершено страхованіе, или гдѣ аварійный разсчетъ для даннаго мѣста обыкновенно составляется. Диспашеръ обязанъ, насколько возможно, соблюдать правила, установленныя въ § 214 для разсчета по большой аваріи, но съ тѣмъ, чтобы упоминаемый тамъ вызовъ не публиковался, если ни страхователь, ни страховщикъ этого не требуютъ. Въ этомъ случаѣ аварійный разсчетъ долженъ быть составленъ въ теченіе двухъ мѣсяцевъ со времени поступленія къ нему всѣхъ документальныхъ доказательствъ».

Къ § 271.

* Въ шведскомъ законѣ § 271 изложенъ слѣдующимъ образомъ:

«Если все судно, вслѣдствіе заклада или учрежденія конкурса, продано въ установленномъ для продажи заложенныхъ судовъ порядкѣ, то закладное право на судно погашается, но вѣритель имѣетъ право получить часть покупной суммы, согласно правиламъ принудительнаго взысканія отъ 12 Іюня 1891 г.».

«Если судно послѣ причиненія ему поврежденія признано негоднымъ къ исправленію и затѣмъ продано, то закладное право на судно погашается, но вѣритель имѣетъ такое же право на покупную сумму, пока она не выплачена».

Къ § 272.

* Вторая часть въ шведскомъ законѣ изложена слѣдующимъ образомъ:

«Когда вознагражденіе, покупная сумма или фрахтъ уплачены послѣ открытія конкурснаго производства по дѣламъ судохозяина, то вѣритель, имѣющій закладное право на уплаченную сумму, если несостоятельность затѣмъ признана, получаетъ право на удовлетвореніе изъ конкурсной массы до размѣра этой суммы съ преимуществомъ, которымъ онъ пользовался бы, если бы сумма не была выплачена».

Къ § 273.

* По шведскому закону прежній собственникъ вообще отвѣчаетъ не свыше стоимости судна.

** Второй половины параграфа въ шведскомъ законѣ нѣтъ.

Къ § 277.

* Вторая часть въ шведскомъ законѣ начинается такъ:

«Тоже происходитъ, если товары, вслѣдствіе предшествовавшаго заклада или вслѣдствіе открытія несостоятельности, проданы въ порядкѣ, установленномъ для продажи находящагося на суднѣ груза, служащаго обезпеченіемъ морского закладного права, или проданы капитаномъ и т. д.».

** Въ шведскомъ законѣ послѣднее правило изложено такъ: «вѣритель имѣетъ право на часть покупной суммы по правилу закона о принудительной публичной продажѣ».

Къ § 280.

* Шведскій законъ добавляетъ: «однако не свыше стоимости, какую грузъ имѣлъ во время разгрузки». Остальной части параграфа въ шведскомъ законѣ нѣтъ.

Къ § 281.

* Второй части въ шведскомъ законѣ нѣтъ.

** Датскій законъ содержитъ еще слѣдующую часть: Если предметы, служащіе обезпеченіемъ закладного права, принадлежатъ одному собственнику, то вѣритель, имѣющій особое закладное право на одинъ изъ этихъ предметовъ, изъ коего онъ ищетъ удовлетворенія, въ правѣ отыскивать причитающуюся ему сумму, которую онъ не дополучилъ изъ своего заклада, вслѣдствіе полученія изъ него удовлетворенія другимъ вѣрителемъ, изъ другихъ предметовъ заклада; но если причитающаяся ему сумма не превышаетъ того, что приходится на его закладъ, то онъ удовлетворяется послѣ того, кто имѣетъ право обезпеченія на подлежащей стоимости.

Къ § 283.

* По шведскому закону, съ окончанія разгрузки.

** Шведскій законъ содержитъ еще слѣдующее правило: Если вѣритель по одному изъ перечисленныхъ выше требованій можетъ обратить взысканіе лично противъ судо- или грузохозяина, то право это остается

за нимъ въ теченіе установленнаго общимъ закономъ срока. Соотвѣтствующее правило имѣется и въ датскомъ законѣ.

Къ § 285.

* По шведскому закону, штрафъ назначается до двухсотъ кронъ, по датскому — отъ десяти до двухсотъ.

** Второй части нѣтъ въ шведскомъ и датскомъ законахъ.

Къ § 286.

* По шведскому закону здѣсь подразумѣвается и утвержденное для торговыхъ судовъ положеніе о продовольствіи (см. § 27).

** По шведскому закону, до ста кронъ, по датскому — отъ пяти до двухсотъ кронъ.

*** Второй части нѣтъ въ шведскомъ законѣ.

**** По датскому закону иначе: «за нарушеніе установленныхъ въ §§ 71 и 72 обязанностей».

Къ § 287.

* Шведскій законъ говоритъ только о веденіи и предъявленіи дневника, датскій — о веденіи, храненіи и предъявленіи его.

** Датскій законъ добавляетъ: на основаніи §§ 36 — 39 и 43, см. §§ 79 и 80.

*** Шведскій законъ говоритъ только о штрафѣ до двухсотъ кронъ, датскій—о штрафѣ отъ десяти до пятисотъ кронъ.

**** Въ датскомъ законѣ нѣтъ словъ: «доставленіе себѣ или другому лицу незаконной прибыли или».

***** Т. е. отъ шести мѣсяцевъ до трехъ лѣтъ. По шведскому закону виновный приговаривается къ тюремному заключенію на время до шести мѣсяцевъ или къ принудительной работѣ до двухъ, а въ случаѣ особенно отягчающихъ обстоятельствъ — до четырехъ лѣтъ; по датскому закону—заключеніе на хлѣбъ и на воду или смирительный домъ до двухъ лѣтъ, если не установлено болѣе строгаго наказанія.

Къ § 288.

* Въ шведскомъ и датскомъ законахъ нѣтъ словъ «или не сдѣлаетъ ...» до словъ: «то онъ наказывается ....».

** По датскому закону, отъ десяти до пятисотъ кронъ.

Къ § 289.

* По шведскому и датскому законамъ: «чѣмъ предписано § 102».

** Словъ «или другое находящееся на суднѣ лицо» нѣтъ въ шведскомъ и датскомъ законахъ.

*** Въ шведскомъ и датскомъ законахъ говорится о лишеніи законнаго размѣра продовольствія.

**** Словъ «или тяжко оскорбитъ его» нѣтъ въ шведскомъ и датскомъ законахъ.

***** Третьей части параграфа нѣтъ въ шведскомъ и датскомъ законахъ.

Къ § 290.

* Датскій законъ (§ 290 ч. 1) угрожаетъ штрафомъ капитану, который контрабандой или инымъ противозаконнымъ поступкомъ причинитъ убытокъ судохозяину, собственнику груза, страховщику или иному лицу, интересы коихъ онъ, въ силу настоящаго закона, обязанъ охранять.

** По шведскому закону, въ предусмотрѣнномъ § 290 ч. 1 случаѣ принудительная работа продолжается до двухъ лѣтъ, если поступокъ по общему закону не наказывается строже; въ случаѣ грубаго упущенія полагается штрафъ или тюремное заключеніе до одного года.

*** Второй части нѣтъ въ шведскомъ законѣ. По датскому закону за предусмотрѣнное во второй части дѣяніе полагается штрафъ отъ пятидесяти до пятисотъ кронъ или тюремное заключеніе.

Къ § 291.

* По шведскому закону: принудительнаго работою до двухъ лѣтъ, или тюремнымъ заключеніемъ, или, при наличности особенно уменьшающихъ вину обстоятельствъ, штрафомъ не менѣе пятидесяти кронъ. По датскому закону: тюремнымъ заключеніемъ или, при уменьшающихъ вину обстоятельствахъ, штрафомъ.

** Вторая часть изложена слѣдующимъ образомъ въ шведскомъ законѣ:

«Капитанъ, покинувшій судно, находящееся въ опасности, безъ соблюденія требованій § 43 или лежащихъ на всякомъ добропорядочномъ морякѣ обязанностей, наказывается штрафомъ до ста кронъ или тюремнымъ заключеніемъ».

Въ датскомъ законѣ:

«Если капитанъ покинетъ судно во время морской опасности безъ соблюденія требованій § 43, или при такихъ обстоятельствахъ, когда его поступокъ съ очевидностью можетъ повлечь за собою опасность, то наказаніе его повышается до заключенія въ смирительномъ домѣ».

Къ § 292.

* По шведскому и датскому законамъ: «съ явною опасностью для жизни лицъ, находящихся на суднѣ».

** По шведскому закону, капитанъ «приговаривается къ тюремному заключенію до шести мѣсяцевъ или къ штрафу отъ двадцати пяти до тысячи кронъ»; по датскому закону капитанъ «приговаривается къ тюрем-

ному заключенію или денежному штрафу, если только его поступокъ по общему закону не влечетъ болѣе строгаго наказанія».

*** Конца первой части въ датскомъ законѣ нѣтъ, въ шведскомъ же законѣ онъ изложенъ такъ:

«Если вслѣдствіе проступка или упущенія, подобныхъ вышеупомянутымъ, причинится кому либо вредъ, то виновный можетъ быть признанъ подлежащимъ тюремному заключенію до одного года, если по общему закону не полагается болѣе строгаго наказанія».

**** Т. е. отъ трехъ до шести лѣтъ.

***** По шведскому закону: «....который умышленно склонитъ капитана совершить подобное преступленіе или окажетъ содѣйствіе совершенію преступленія своимъ совѣтомъ или своимъ поступкомъ».

****** По шведскому закону, штрафомъ, по датскому—штрафомъ отъ десяти до пятисотъ кронъ.

Къ § 293.

* По датскому закону, въ означенныхъ случаяхъ капитанъ наказывается тюремнымъ заключеніемъ или штрафомъ, по шведскому—штрафомъ или тюремнымъ заключеніемъ до одного года, но по обоимъ названнымъ законамъ, установляемыя ими наказанія примѣняются только въ такомъ случаѣ, если общій законъ не установляетъ болѣе строгаго наказанія.

Къ § 294.

* Второй части нѣтъ въ шведскомъ и датскомъ законахъ.

Къ § 296.

* Шведскій законъ не ссылается на § 104.

** Шведскій законъ говоритъ о рѣшеніи не только консула, но и начальства, производящаго опросъ моряковъ, и говоритъ только о штрафѣ. Первой части нѣтъ въ датскомъ законѣ.

*** Датскій законъ (§ 295) опредѣляетъ этотъ штрафъ въ размѣрѣ отъ тридцати до пятисотъ кронъ.

Къ § 297.

* Соотвѣтствующія правила содержатся въ шведскомъ и датскомъ законахъ.

§ 296 шведскаго закона:

«При наличности обстоятельствъ, особенно отягчающихъ вину, капитанъ за указанныя въ §§ 287, 289, 290, 291, 292, 293 или 294 нарушенія можетъ быть приговоренъ къ лишенію на опредѣленное время или навсегда права управлять судномъ, если для пользованія этимъ правомъ установлены особыя условія».

§ 296 датскаго закона:

«Капитанъ, подлежащій наказанію за нарушеніе требованій §§ 287 ч. 2 и 289 при особо отягчающихъ обстоятельствахъ, а также § 291 ч. 2, 292 ч. 1 или 293, можетъ быть сверхъ того, по приговору суда, признанъ недостойнымъ управлять судномъ. Дѣйствіе подобнаго приговора въ случаѣ подачи жалобы не пріостанавливается; однако, если искъ по § 293 прекратился, то по прошествіи по крайней мѣрѣ года новымъ приговоромъ, если только будутъ представлены подлежащія доказательства, право управленія судномъ можетъ быть снова ему ввѣрено».

Къ § 298.

* Словъ «или отказывающійся отъ вступленія на службу, на которую нанялся» нѣтъ въ § 297 шведскаго и датскаго законовъ, соотвѣтствующемъ § 298 закона норвежскаго; за то оба названные закона (въ § 300) опредѣляютъ, что если морякъ, нанявшійся надлежащимъ образомъ, не явится на судно до отхода его изъ мѣста, откуда рейсъ долженъ начаться, или пробудетъ въ отлучкѣ съ судна болѣе двадцати четырехъ часовъ безъ дозволенія или сверхъ дозволенной отлучки, то онъ долженъ быть наказанъ, какъ дезертиръ, если изъ обстоятельствъ нельзя усмотрѣть, что онъ не имѣлъ намѣренія уклониться отъ службы.

** Шведскій законъ (§ 297) говоритъ только о штрафѣ до двухсотъ, а датскій — отъ пяти до двухсотъ кронъ.

*** Словъ «или, если ....» и т. д. до слова «капитана» включительно нѣтъ въ шведскомъ и датскомъ законахъ.

**** По шведскому закону, штрафъ опредѣляется до пятидесяти кронъ, по датскому — отъ пяти до двухсотъ кронъ.

Къ § 299.

* Параграфу 299 норвежскаго закона въ шведскомъ и датскомъ законахъ соотвѣтствуетъ § 298.

** Шведскій и датскій законы различаютъ, совершенъ-ли побѣгъ однимъ лицомъ (по шведскому закону, тюремное заключеніе до трехъ мѣсяцевъ, по датскому—простое тюремное заключеніе отъ четырнадцати дней до трехъ мѣсяцевъ), или нѣсколькими лицами вмѣстѣ или по предварительному уговору (по шведскому закону, тюремное заключеніе до шести мѣсяцевъ, по датскому — простое тюремное заключеніе или тюремное заключеніе на хлѣбъ и на воду), или, наконецъ, всею командою или большею ея частью (по шведскому закону, тюремное заключеніе или принудительная работа до одного года, по датскому—тюремное заключеніе на хлѣбъ и на воду на болѣе продолжительное время или смирительный домъ до одного года).

*** По шведскому закону (§ 298 ч. 1), тюремное заключеніе или принудительная работа до одного года.

**** По шведскому закону, добровольно возвратившійся дезертиръ наказывается только штрафомъ, при наличности особенно облегчающихъ вину обстоятельствъ; по датскому закону, штрафъ опредѣляется отъ десяти до четырехсотъ кронъ.

Къ § 300.

* Этого § нѣтъ въ датскомъ законѣ.

** Шведскій законъ (въ § 299) не говоритъ о незаконномъ препятствованіи моряку поступить въ службу.

*** По шведскому закону, штрафомъ или тюремнымъ заключеніемъ до трехъ мѣсяцевъ.

Къ § 301.

* Этому § въ шведскомъ и датскомъ законахъ соотвѣтствуетъ § 302.

** Шведскій и датскій законы не говорятъ о недобросовѣстности требованія осмотра судна, но установляютъ наказанія, если по заключенію свѣдущихъ людей будетъ признано, что означенное требованіе не имѣло никакого разумнаго основанія, въ каковомъ случаѣ шведскій законъ налагаетъ штрафъ не ниже пятидесяти кронъ или тюремное заключеніе до двухъ мѣсяцевъ, а датскій — штрафъ отъ пятидесяти до пятисотъ кронъ или тюремное заключеніе.

*** Содержащагося во второй половинѣ § правила нѣтъ въ шведскомъ и датскомъ законахъ; вмѣсто него въ шведскомъ законѣ изложено:

«Наказаніе можетъ быть усилено до двухъ лѣтъ принудительной работы, если требованіе осмотра судна заявлено съ цѣлью извлеченія выгоды для себя или для другого лица или для причиненія вреда».

Къ § 302.

* Правилъ, содержащихся въ § 302 норвежскаго закона, нѣтъ ни въ шведскомъ, ни въ датскомъ законахъ.

Къ § 303.

Этотъ § изложенъ въ шведскомъ законѣ слѣдующимъ образомъ:

«Каждый судовый служитель, возставшій противъ капитана и отказавшійся повиноваться его приказаніямъ, наказывается штрафомъ или тюремнымъ заключеніемъ не болѣе шести мѣсяцевъ.

Если отказъ отъ повиновенія произошелъ при обстоятельствахъ, особенно отягчающихъ вину, то виновный наказывается принудительною работою до одного года».

Въ датскомъ законѣ:

«Каждый судовый служитель, возставшій противъ капитана или замѣняющаго его лица, или отказавшій ему въ повиновеніи, однако, безъ на-

силія или угрозы, наказывается штрафомъ отъ десяти до пятисотъ кронъ или простымъ тюремнымъ заключеніемъ, а при отягчающихъ обстоятельствахъ— тюремнымъ заключеніемъ на хлѣбъ и на воду».

Къ § 304.

* Параграфъ этотъ изложенъ въ шведскомъ законѣ слѣдующимъ образомъ:

«Каждое лицо экипажа, употребившее насиліе или угрожавшее насиліемъ капитану при отправленіи имъ служебныхъ обязанностей, чтобы принудить его или воспрепятствовать ему принять какое либо мѣропріятіе по службѣ или отомстить за таковое, наказывается принудительною работою до двухъ лѣтъ или тюремнымъ заключеніемъ. Въ случаѣ особенно облегчающихъ обстоятельствъ полагается только штрафъ».

Въ датскомъ законѣ:

«Лицо, принадлежащее къ составу команды, учинившее на суднѣ или на сушѣ надъ капитаномъ насиліе или угрожавшее ему насиліемъ, наказывается, если подобное дѣяніе по своему свойству не влечетъ за собою болѣе строгаго наказанія, тюремнымъ заключеніемъ, а при наличности облегчающихъ обстоятельствъ, въ особенности, если капитанъ оскорбительнымъ обращеніемъ самъ вызвалъ нападеніе, штрафомъ.

Если подобное нападеніе учинено на капитана или на другое начальствующее по службѣ лицо или чтобы принудить его къ принятію какого либо служебнаго распоряженія, или чтобы воспрепятствовать приведенію таковаго въ исполненіе, то виновный наказывается, если ихъ дѣяніе по своему свойству не влечетъ за собою болѣе строгаго наказанія, принудительною работою до трехъ лѣтъ, а при наличности облегчающихъ обстоятельствъ — тюремнымъ заключеніемъ, однако, не менѣе, какъ на два мѣсяца».

Къ § 305.

* Параграфъ этотъ изложенъ въ шведскомъ законѣ слѣдующимъ образомъ:

«Если принадлежащія къ составу команды лица стакнутся между собою и выкажутъ намѣреніе соединенными силами завладѣть управленіемъ судна, принудить капитана къ какому либо служебному распоряженію или отомстить ему за подобное распоряженіе, или сообща силою противодѣйствовать принятой капитаномъ мѣрѣ, но если при этомъ участники возмущенія, не допустивъ насилія надъ лицами и имуществомъ, по собственному побужденію или по приказанію капитана, снова придутъ къ повиновенію и подчинятся порядку, то подстрекатель и руководитель приговариваются къ тюремному заключенію не менѣе какъ на шесть мѣсяцевъ или къ принудительной работѣ отъ шести мѣсяцевъ до двухъ лѣтъ, а остальные участники къ тюремному заключенію до шести мѣсяцевъ.

Но если участники возмущенія не придутъ къ повиновенію и не подчинятся порядку, но будутъ продолжать выказывать неуваженіе къ внушеніямъ капитана, то подстрекатель и руководитель приговариваются къ тюремному заключенію не менѣе, какъ на годъ, или къ принудительной работѣ отъ одного года до четырехъ лѣтъ, а остальные участники — къ тюремному заключенію не менѣе, какъ на три мѣсяца, или къ принудительной работѣ отъ трехъ мѣсяцевъ до двухъ лѣтъ.

Если во время возмущенія было допущено насиліе противъ лицъ или имущества, то подстрекатель и руководитель приговариваются къ принудительной работѣ отъ двухъ до шести лѣтъ, а остальные участники—къ тюремному заключенію не менѣе, какъ на шесть мѣсяцевъ, или къ принудительной работѣ отъ шести мѣсяцевъ до трехъ лѣтъ.

Лица, совершившія во время возмущенія насиліе и иныя преступныя дѣянія, наказываются по правиламъ главы 4 § 1 уголовнаго уложенія» *).

Въ датскомъ законѣ:

«Если команда или часть ея взбунтуется, съ цѣлью захвата управленія судномъ, принужденія капитана или замѣняющаго его лица къ принятію или отмѣнѣ какой либо мѣры, оказанія противодѣйствія сдѣланному капитаномъ или замѣняющимъ его лицомъ касающемуся службы распоряженію, но затѣмъ участники возмущенія по собственному побужденію или по приказанію возвратятся къ повиновенію и порядку, не допустивъ насилія противъ лицъ и имущества, то подстрекатель или руководитель наказываются тюремнымъ заключеніемъ или принудительною работою до одного года, остальные же участники не наказываются.

Если же участники возмущенія не возвратятся къ повиновенію и порядку и будутъ выказывать сопротивленіе приказаніямъ капитана или замѣняющаго его лица, то подстрекатель или руководитель, если не было совершено никакого насилія, наказывается тюремнымъ заключеніемъ не менѣе, какъ на три мѣсяца простого заключенія, или принудительною работою до двухъ лѣтъ, а остальные участники — тюремнымъ заключеніемъ.

Въ случаѣ допущенія насилія противъ лицъ или имущества, зачинщикъ или руководитель наказывается, если только ихъ поступокъ по своему свойству не подлежитъ болѣе строгому наказанію, принудительною работою до шести лѣтъ, а остальные участники возмущенія — тюремнымъ заключеніемъ или принудительною работою до трехъ лѣтъ».

---

*) Наказаніе устаповляется по самому тяжкому преступному дѣянію, а затѣмъ другія преступныя дѣянія разсматриваются, какъ увеличивающія вину обстоятельства.

Къ § 306.

* Шведскій и датскій законы къ командѣ въ этомъ случаѣ примѣняютъ правила, установленныя въ § 293 для капитана.

** Параграфу 306 норвежскаго закона соотвѣтствуетъ въ шведскомъ и датскомъ законахъ § 301 слѣдующаго содержанія:

«Если принадлежащее къ командѣ лицо покинетъ судно во время бѣдствія, вопреки правиламъ § 78, или въ иномъ отношеніи не соблюдетъ обязанностей, лежащихъ на добропорядочномъ морякѣ, то оно наказывается штрафомъ отъ пятидесяти до трехсотъ кронъ или тюремнымъ заключеніемъ не свыше одного года».

*** Шведскій законъ добавляетъ: при наличности особенно отягчающихъ вину обстоятельствъ.

**** По шведскому закону: «на опредѣленное время или навсегда».

Къ § 307.

* Шведскій и датскій законы не говорятъ о контрабандѣ.

Къ § 308.

* Шведскій и датскій законы говорятъ: «судовый служитель» (Sjöman).

** Шведскій законъ говоритъ вообще о штрафѣ, датскій—о штрафѣ отъ пяти до двухсотъ кронъ.

*** Второй части параграфа въ шведскомъ и датскомъ законахъ соотвѣтствуетъ § 309.

Къ § 310.

* Шведскій законъ (§ 311) перечисляетъ слѣдующіе параграфы: 285, 289, 290, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 307, 308; датскій: 285, 289, ч. 1, 290, 291, 297, 298, 301, 302, 303, 307, 308.

** Датскій законъ добавляетъ: капитана или судохозяина.

*** Второй половины параграфа нѣтъ въ шведскомъ и датскомъ законахъ; шведскій законъ ограничивается слѣдующимъ правиломъ: Если преступное дѣяніе наказывается по общему закону, то въ отношеніи преслѣдованія виновнаго соблюдается общій порядокъ.

Къ § 311.

* Въ шведскомъ и датскомъ законахъ нѣтъ соотвѣтствующихъ правилъ. § 312 изложенъ въ шведскомъ законѣ слѣдующимъ образомъ:

«Относительно наказаній, установленныхъ настоящимъ закономъ, примѣняются, если нѣтъ противныхъ сему постановленій, правила общаго закона».

Въ датскомъ законѣ:

«Штрафы, установленные правилами настоящей главы, поступаютъ въ государственную кассу и, въ случаѣ невзноса ихъ, взыскиваются по общимъ правиламъ о взысканіи штрафовъ внѣ порядка уголовныхъ дѣлъ».

Къ тринадцатой главѣ.

* Правилъ, которыя соотвѣтствовали-бы содержащимся въ тринадцатой главѣ норвежскаго морского закона, нѣтъ въ датскомъ морскомъ законѣ; напротивъ, въ шведскомъ законѣ глава, озаглавленная «о кругѣ вѣдомства и о производствѣ по предметамъ морского права» (Om laga domstol och rättegång i sjörättsmål), содержитъ соотвѣтствующія, хотя и нѣсколько отличныя отъ норвежскихъ, правила.

§ 313.

Городскіе суды (Rådstufvurätt) составляютъ низшую инстанцію по дѣламъ, подлежащимъ разсмотрѣнію на основаніи настоящаго закона.

§ 314.

1. При разсмотрѣніи морского протеста (sjöförklaring) въ составъ суда должны входить два знающихъ и опытныхъ моряка, дѣйствующихъ въ качествѣ свѣдущихъ людей.

Эти свѣдующіе люди (sakkunige) къ концу каждаго года назначаются судомъ на слѣдующій годъ. Одновременно назначаются и два замѣстителя (suppleanter) на случай надобности. Если и замѣстители встрѣтятъ препятствіе, то судъ призываетъ другихъ замѣстителей для каждаго особаго случая.

Свѣдующіе люди пользуются вознагражденіемъ изъ государственныхъ средствъ, размѣръ коего опредѣляется королемъ.

2. Когда судъ разсматриваетъ споръ противъ аварійнаго разсчета, онъ присоединяетъ къ необходимому для постановленія рѣшенія числу своихъ членовъ трехъ свѣдущихъ въ торговлѣ и мореплаваніи лицъ для участія въ засѣданіи и разрѣшеніи дѣла. Муниципальный совѣтъ города (Stadsfullmäktige), гдѣ имѣется судъ первой степени, призванный въ силу § 326 вѣдать дѣла этого рода, долженъ до истеченія года избрать этихъ особыхъ членовъ на слѣдующій годъ. Одновременно избираются три замѣстителя на случай надобности. Если и замѣстители встрѣтятъ препятствіе, то судъ призываетъ другихъ замѣстителей для каждаго особаго случая.

Эти члены-спеціалисты (särskilda ledamöterna) пользуются вознагражденіемъ, размѣръ коего опредѣляется королемъ; означенное вознагражденіе уплачивается одною изъ сторонъ или обѣими сообща, по опредѣленію суда, согласно правиламъ, установленнымъ въ 21 главѣ устава судопроизводства.

§ 315.

Когда сдѣлано заявленіе о морскомъ несчастіи, согласно правиламъ § 40, судъ собирается въ возможно кратчайшій срокъ для принятія морского протеста. Предсѣдатель назначаетъ день засѣданія, вмѣняя капитану въ обязанность привести съ собою всѣхъ тѣхъ лицъ, о которыхъ можно предположить, что они могутъ дать объясненія по дѣлу, а также предста-

вить судовый дневникъ въ подлинникѣ, если онъ сохранился. Сверхъ того, предсѣдатель долженъ не позднѣе, какъ за день впередъ, извѣстить посредствомъ публикаціи въ мѣстной газетѣ, а если обстоятельства допускаютъ, то посредствомъ особаго объявленія, тѣхъ лицъ, которыхъ дѣло можетъ касаться, или ихъ уполномоченныхъ, о назначенномъ срокѣ вызова, а также, гдѣ и когда заявленіе о морскомъ несчастіи съ относящимися къ нему документами можетъ быть обозрѣваемо заинтересованными лицами.

§ 316.

По принятіи морского протеста, капитанъ, а за нимъ и всѣ тѣ лица, которыя призваны дать объясненія по дѣлу, излагаютъ, каждый отдѣльно, свое показаніе, держась по возможности порядка, въ какомъ слѣдовали событія. Если показаніе не полно, не ясно или неопредѣленно, то судъ долженъ посредствомъ подходящихъ вопросовъ разъяснить то, что свидѣтелю дѣйствительно извѣстно по дѣлу. По представленіи показаній, всѣ лица, которыя были призваны дать ихъ, должны по прочтеніи имъ протокола съ изложеніемъ ихъ показаній подтвердить ихъ присягою, если только судъ не встрѣтитъ къ тому законныхъ препятствій или если судъ изъ обстоятельствъ дѣла не усмотритъ, что присяга не можетъ быть допущена.

Судъ можетъ вызвать къ допросу и другихъ лицъ экипажа, сверхъ тѣхъ, которыхъ капитанъ привелъ съ собою.

§ 317.

Если судно погибло или покинуто въ морѣ своимъ экипажемъ, или сѣло на мель такимъ образомъ, что для снятія его съ мели нужно принять чрезвычайную мѣру, какъ, напр., срубить мачту, выбросить грузъ за бортъ, или потерпѣло поврежденіе вслѣдствіе столкновенія съ другимъ судномъ, или подверглось бѣдствію, которое сопровождалось смертью человѣка, то судъ обязанъ въ связи съ дѣломъ о морскомъ протестѣ произвести подробное разслѣдованіе причинъ несчастія. Въ этомъ случаѣ судъ долженъ установить, не есть-ли несчастный случай слѣдствіе:

1) недостатка въ самомъ суднѣ, недостаточности снаряженія (utrustning) или снабженія судна командою (bemanning);

2) причинъ, зависѣвшихъ отъ груза, какъ-то: чрезмѣрности нагрузки (öfverlastadt) судна, опаснаго свойства груза (farligbeskaffenhet), дурного распредѣленія его (felaktigt fördelad) или укладки (stufvad), ненадлежащаго помѣщенія (försedd) груза, а также недостаточности балласта, его дурного свойства (otjänlig) и не надлежащаго помѣщенія (försedd);

3) ошибокъ и упущеній капитана или кого-нибудь изъ судовой команды во время рейса, либо капитана или кого нибудь изъ команды другого судна;

4) ошибки лоцмана, невѣрности морскихъ картъ (sjökort), маяковъ (fyrar), разстановки вѣхъ, бакановъ и буевъ (sjömarken), неисправности другихъ, служащихъ для безопасности морского плаванія, учрежденій (inrättninger), а также ошибокъ или упущеній со стороны лицъ, на которыхъ возложены забота и надзоръ за учрежденіями этого рода.

Если, наконецъ, судъ для лучшаго освѣщенія дѣла найдетъ нужнымъ выслушать также лицъ, не принадлежащихъ къ составу команды, то лица эти могутъ быть вызваны, какъ свидѣтели, и тогда получаютъ право на вознагражденіе изъ государственныхъ средствъ, согласно правиламъ закона, касающагося вознагражденія, уплачиваемаго свидѣтелямъ по уголовнымъ дѣламъ.

§ 318.

Когда сдѣлано заявленіе объ одномъ изъ упомянутыхъ въ § 317 морскихъ несчастій, предсѣдатель суда обязанъ довести до свѣдѣнія министерства внутреннихъ дѣлъ, на какой срокъ назначено касающееся несчастія разслѣдованіе.

§ 319.

Предписанное § 317 разслѣдованіе, если морской протестъ заявленъ внѣ Соединеннаго Королевства, производится подлежащимъ консуломъ. Капитанъ, обязанный по этому случаю подать заявленіе, доставляетъ судовый дневникъ и лицъ, о которыхъ можно предположить, что они могутъ дать объясненія относительно несчастія. Консулъ, гдѣ это представляется возможнымъ, призываетъ для присутствованія при разслѣдованіи двухъ незаинтересованныхъ въ данномъ дѣлѣ и знакомыхъ съ мореплаваніемъ лицъ, преимущественно шведской, норвежской или датской національности.

Въ дальнѣйшемъ разслѣдованіи относительно происшедшаго несчастнаго случая не представляется надобности, если въ вышеупомянутыхъ случаяхъ къ подобному разслѣдованію приступитъ подлежащая мѣстная власть.

§ 320.

Если судно погибло и ни одно изъ лицъ, могущихъ сдѣлать заявленіе о несчастномъ случаѣ, не спаслось, или если никакого разслѣдованія по случаю того или другого изъ упомянутыхъ въ § 317 несчастій произведено не было, то къ разслѣдованію приступаетъ министерство торговли (kommerskollegium) въ томъ мѣстѣ, гдѣ это разслѣдованіе съ удобствомъ можетъ быть произведено.

§ 321.

По окончаніи разслѣдованія, предписаннаго въ § 317, судъ или консулъ, которые его производили, должны немедленно представить протоколъ

его въ министерство торговли. Если судно погибло или если на суднѣ нѣтъ надобности въ дневникѣ, то онъ долженъ быть пересланъ вмѣстѣ съ протоколомъ, въ противномъ случаѣ пересылается полная выпись изъ той части дневника, которая имѣетъ отношеніе къ разслѣдованію. Если это разслѣдованіе произведено въ иностранномъ государствѣ подлежащею властью, то консулъ доставляетъ министерству торговли копію протокола означеннаго разслѣдованія.

Въ случаѣ признанія разслѣдованія въ томъ или другомъ отношеніи недостаточнымъ, министерство торговли производитъ новое разслѣдованіе въ удобномъ мѣстѣ.

§ 322.

Если капитанъ норвежскаго судна заявитъ морской протестъ здѣсь, въ королевствѣ, то судъ въ упоминаемыхъ въ § 317 случаяхъ производитъ разслѣдованіе причинъ несчастія и отсылаетъ протоколъ въ министерство торговли.

Это правило будетъ примѣняться до тѣхъ поръ, пока соотвѣтствующее правило примѣняется въ Норвегіи относительно морскихъ протестовъ, заявляемыхъ капитанами шведскихъ судовъ.

§ 323.

Дѣла, подлежащія разбирательству на основаніи настоящаго закона, если ничего иного не постановлено ниже, вносятся въ судъ первой степени того города, гдѣ отвѣтчикъ имѣетъ мѣсто жительства или гдѣ находится судно. Если въ мѣстѣ жительства отвѣтчика нѣтъ суда первой степени, или если судно находится въ такомъ портѣ, гдѣ нѣтъ такого суда, дѣло вносится въ ближайшій отъ того или другого мѣста городской судъ.

Если судно принадлежитъ нѣсколькимъ хозяевамъ, то мѣстомъ ихъ жительства считается мѣсто происхожденія судна или портъ приписки его.

§ 324.

Стороны могутъ, если между ними состоялось подобное соглашеніе, внести свой споръ не въ тотъ судъ, который долженъ быть признанъ, согласно опредѣлію § 323, компетентнымъ, а въ другой, по своему выбору.

§ 325.

Искъ по отысканію убытковъ, причиненныхъ дѣйствіями капитана, можетъ быть предъявленъ одновременно и къ судохозяину, въ томъ судѣ, которому подсуденъ одинъ изъ нихъ.

§ 326.

Лицо, желающее оспорить аварійный разсчетъ, должно подать свою жалобу въ судъ того города, гдѣ былъ составленъ разсчетъ.

§ 327.

Если по спору, который долженъ быть разрѣшенъ на основаніи настоящаго закона, судъ отвергъ возраженіе о непосудности или просьбу о вызовѣ нѣкоторыхъ лицъ (flera parters), то это постановленіе суда можетъ быть обжаловано не иначе, какъ совмѣстно съ главнымъ искомъ.

§ 328.

Всякое уголовное дѣло (Brottmål), подлежащее обсужденію на основаніи настоящаго закона, должно быть, если правонарушеніе произошло въ городѣ, обладающемъ судомъ первой степени, разрѣшено этимъ судомъ или судомъ первой степени ближайшаго города, если правонарушеніе произошло въ мѣстности, не имѣющей такого суда. Въ случаѣ совершенія во время рейса преступленія, дѣло разсматривается въ судѣ перваго же города, куда прибудетъ виновный съ судномъ или гдѣ онъ будетъ настигнутъ. Если это послѣднее мѣсто не находится въ округѣ городского суда первой степени, то дѣло передается въ ближайшій городской судъ.

§ 329.

1. Лицо, желающее обжаловать аварійный разсчетъ, должно подать изготовленную въ двухъ образцахъ жалобу въ судъ до полудня тридцатаго дня, считая съ того дня, когда разсчетъ былъ выданъ, причемъ этотъ послѣдній день во всякомъ случаѣ не идетъ въ счетъ и если тридцатый день приходится въ праздникъ, то срокъ кончается въ первый слѣдующій за тѣмъ рабочій день. Жалобщикъ прилагаетъ въ этомъ случаѣ къ своей жалобѣ обжалуемый имъ разсчетъ и документы, на которыхъ онъ основывается.

Въ день вызова въ судъ отвѣтчикъ также долженъ явиться для ознакомленія съ содержаніемъ жалобы истца. Не позднѣе четырнадцатаго дня отвѣтчикъ передаетъ свой отвѣтъ тоже въ двухъ образцахъ, присоединяя документы, на которыхъ онъ основываетъ свой отвѣтъ, если только эти документы не были представлены раньше. Стороны могутъ обмѣняться письменными объясненіями только одинъ разъ.

Всякій аварійный разсчетъ, не подвергшійся обжалованію въ установленномъ порядкѣ, получаетъ исполнительную силу.

2. Каждая сторона, которая желаетъ быть выслушана на словахъ, должна заявить въ теченіе мѣсяца со дня явки въ судъ просьбу о допущеніи ея къ словеснымъ объясненіямъ. Въ случаѣ заявленія подобной просьбы, предсѣдатель суда непосредственно за тѣмъ назначаетъ день засѣданія, которое и происходитъ немедленно. Но если подобная просьба не была заявлена въ указанный выше срокъ и если судъ не находитъ нуж-

нымъ выслушать стороны, то о днѣ, когда будетъ провозглашено рѣшеніе, немедленно выставляется объявленіе у дверей суда.

3. Окончательное рѣшеніе должно содержать полное указаніе формальностей, которыя должны быть выполнены стороною, желающею принести апелляцію.

§ 330.

Лицо, желающее обжаловать рѣшеніе суда по упоминаемымъ въ § 326 дѣламъ, должно представить въ судъ, подъ страхомъ просрочки, свою, адресованную на имя короля, апелляцію въ двухъ образцахъ до полудня тридцатаго дня, считая со дня, когда состоялось рѣшеніе, причемъ этотъ послѣдній день во всякомъ случаѣ не идетъ въ счетъ и если тридцатый день приходится въ праздникъ, то срокъ кончается въ первый слѣдующій за тѣмъ рабочій день. Онъ прилагаетъ сверхъ того протоколъ и рѣшеніе суда съ документами, которые, по его мнѣнію, могутъ подтвердить его жалобу.

Противная сторона должна, съ своей стороны, явиться въ судъ, чтобы освѣдомиться, принесена-ли апелляція до истеченія назначеннаго срока и въ послѣднемъ случаѣ взять одинъ образецъ апелляція. Въ теченіе тридцати дней, считая съ окончанія срока апелляціи, она вноситъ свое возраженіе съ приложеніемъ документовъ, которые, по ея мнѣнію, могутъ подтвердить ея возраженіе. Съ пропускомъ этого срока, она утрачиваетъ всякое право быть выслушанною по дѣлу. Если упомянутое возраженіе подано или если срокъ истекъ безъ подачи возраженія, то обмѣненныя между сторонами бумаги со всѣми относящимися къ дѣлу документами немедленно отсылаются судомъ въ канцелярію высшаго суда.

§ 331.

Третейскіе судьи (skiljemän), на обсужденіе коихъ споръ, въ силу настоящаго закона, долженъ быть переданъ въ извѣстныхъ случаяхъ, назначаются, въ числѣ трехъ, въ порядкѣ, опредѣленномъ закономъ 28 Октября 1887 г.

Рѣшеніе, принятое большинствомъ голосовъ третейскихъ судей, можетъ быть приведено въ исполненіе, если нѣтъ противнаго сему рѣшенія суда или оберъ-экзекутора (öfverexekutor).

§ 332.

Свѣдущіе люди, въ силу настоящаго закона, назначаются магистратомъ (въ городахъ) или короннымъ фогтомъ (kronofogd) (въ деревняхъ) въ числѣ трехъ. Въ городахъ, гдѣ есть муниципальная коммисія торговли и мореплаванія (handels—och sjöfartsnämnd), магистратъ обязанъ на каждый годъ изъ указанныхъ коммисіею лицъ назначать тѣхъ изъ нихъ, которыхъ она считаетъ способными къ отправленію обязанностей свѣдущихъ людей.

Сторона, имѣющая надобность въ заключеніи свѣдущихъ людей, можетъ обратиться съ этою цѣлью къ тѣмъ изъ этихъ лицъ, которыя пользуются ея довѣріемъ. Магистратъ городовъ, гдѣ есть муниципальная коммисія торговли и мореплаванія, назначаетъ на каждый годъ, по предложенію коммисіи, потребное число свѣдущихъ лицъ, которыя обязаны оказывать свое содѣйствіе сторонамъ, имѣющимъ надобность въ ихъ заключеніяхъ, и затѣмъ публикуетъ списокъ этихъ избранныхъ имъ лицъ.

20 АПР 1944

2007337080